
3 1761 07818650 1

ÉTUDE

SUR LA

QUESTION DE L'OUENZA

(ALGÉRIE)

ÉTUDE

SUR LA

QUESTION DE L'OUENZA

(ALGÉRIE)

PAR

J. BARRAL

DOCTEUR EN DROIT

LIBRAIRIE

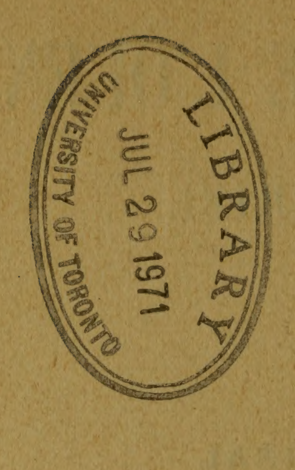
DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIREY

L. LAROSE & L. TENIN, Directeurs

22, Rue Soufflot, PARIS-5e

1912



AVANT-PROPOS

ET

PLAN DE L'ÉTUDE

La question de l'Ouenza est, à l'heure actuelle, assez complexe. Il importe par conséquent, pour éviter de confondre les différentes phases de cette affaire, de la présenter, suivant un plan clair et rationnel.

Nous avons donc pensé qu'il convenait, avant de passer à l'étude détaillée de notre sujet, d'en esquisser les grandes lignes et d'en marquer les points les plus saillants. Tel est le but de cet avant-propos.

A 110 kilomètres à vol d'oiseau et au Sud-Sud-Est de Bône (Algérie) existe un massif montagneux, le Djebel-Ouenza (1) renfermant un gisement de fer et de cuivre.

Ce gisement est connu de longue date et une partie du cuivre qu'il renfermait a été extraite, probablement par les Romains, à l'époque où ceux-ci occupaient la région.

Le 20 mai 1901, M. Pascal, un prospecteur déjà bien connu dans la province de Constantine, obtenait par décret (2) la « concession des *mines* de fer, cuivre et autres « métaux connexes » sur une étendue de 3.079 hectares du

(1) Voir la carte annexe n° 1.

(2) Annexe n° 2.

gisement de l'Ouenza, mais l'art. 3 du décret de concession faisait la réserve suivante : « La présente concession ne « s'applique pas aux minerais de fer en filons ou en cou- « ches ou d'alluvion qui peuvent être exploités comme « *minière* et restent à la disposition des propriétaires des « dites minières, dans les termes et conditions des art. 57, « 58, 68, 69 et 70 de la loi du 21 avril 1810, modifiée par les « lois du 9 mai 1866 et du 27 juillet 1880 (1).

M. Pascal, qui, le 27 février 1899, lors de sa demande de concession, ne pensait probablement qu'à l'extraction du cuivre, traitait dès le 1er juin 1900 avec un groupe financier, dont faisaient partie MM. Rolland et Roubaud banquiers à Marseille, qui devait exploiter la mine en constituant ultérieurement à cette fin une société anonyme (2).

Comment s'expliquer que, sinon les Romains, tout au moins M. Pascal et ses ayants-droit, n'aient pas songé à tirer partie des 30 à 40.000.000 de tonnes de minerai de fer contenues dans le gisement? C'est que ce minerai, ne pouvant être converti en fonte sur place, faute de combustible, sera toujours grevé de frais de transport considérables avant d'arriver au port de Bône d'abord, et aux hauts-fourneaux ensuite.

Au surplus, on a toujours pensé que la voie de chemins de fer existante de Tébessa à Souk-Ahras, ne se prête pas à une augmentation de trafic.

Ce sont là les raisons qui expliquent que, jusqu'à l'année 1901, on n'ait eu en vue à l'Ouenza que le cuivre et qu'on

(1) C'est la clause du modèle des actes de concession de 1882 : Cf. M. L. Aguillon. inspecteur général des mines, *Législation des mines en France*, pp. 634 et 920.

(2) Annexe n° 3.

ait négligé le fer. Cependant en 1900-1901 le minerai de fer, genre Ouenza, accusait une hausse considérable à telles enseignes que M. Carbonel, ingénieur du Creusot, ayant visité le massif de l'Ouenza, émit l'avis qu'au prix du cours, l'exploitation du minerai de fer du gisement pourrait être tentée, à condition de réunir dans un consortium, des métallurgistes qui s'engageraient à prendre assez de minerai de fer pour extraire annuellement 1.000.000 de tonnes au moins.

En fondant ce consortium, M. Carbonel se proposait de soustraire les firmes qui voudraient bien en faire partie aux exigences des grandes maisons de commission en métaux dont la plus connue est la société Muller et Cie de Rotterdam. Ces maisons servent d'intermédiaire entre la plupart des producteurs de minerai et les maîtres de forges ; elles alimentent les hauts-fourneaux, sur la base de contrats conclus avec les producteurs de minerai d'une part, et les maîtres de forges d'autre part.

Les gisements fournissant du minerai non phosphoreux, analogue à celui de l'Ouenza, sont ceux de Bilbao et de Carthagène en Espagne, de Gellivare et de Kirunavara en Suède (1). En Algérie il existe aussi quelques gisements de moindre importance à Béni-Saf, Marouania, Temoulga, Zaccar et Timezrit (2), mais la plupart de ces gisements s'épuisent et le gouvernement suédois, très prudent, a limité l'extraction de son minerai (3).

On s'explique donc parfaitement, par cette diminution de

(1) Cf. MM. Fuchs et de Launay, *Traité des gîtes minéraux et métallifères*, t. I, p. 703.

(2) Les gisements de Carthagène, Temoulga, Zacar et Timezrit appartiennent à la société Muller et Cie.

(3) Cf. M. Marcel Labordère, *L'affaire de l'Ouenza*, dans la *Revue de Paris* du 15 févr. 1909, p. 803.

production, que M. Carbonel, déjà en relations d'affaires avec les principaux établissements métallurgiques européens auxquels le minerai de l'Ouenza sera nécessaire un jour, ait essayé — comme la tendance s'est affirmée de plus en plus ces dernières années dans l'industrie du fer (I) — de réunir ces établissements dans un consortium de production et de consommation.

Pour arriver à ses fins, M. Carbonel signait d'abord le 15 septembre 1901 avec MM. Rolland et Roubaud, qui paraissaient être à ses yeux aux droits de M. Pascal sur la mine, en vertu de l'acte sous-seing privé du 1er juin 1900, un contrat (2) aux termes duquel M. Carbonel recevait mandat d'amodier les mines d'Ouenza à une société préliminaire d'études qui devait être fondée par des consommateurs de minerai de fer et de manganèse avant le 1er avril 1902, à des conditions définies au dit contrat.

La « *Société d'études* » ayant été constituée les 12 et 21 mars, — par conséquent avant l'arrivée du terme qui était imparti à M. Carbonel — celui-ci sollicitait dès le 9 mai 1902, l'autorisation d'explorer les minières (3) de l'Ouenza afin d'assurer à cette société : et l'exploitation du minerai de fer de minière contenu dans le périmètre de la concession Pascal, et aussi celle du minerai de fer du massif de l'Ouenza compris hors de ce périmètre (4).

(1) Cf. M. Gide, *Principes d'économie politique*, 11e édit., note 1. Intégration de l'industrie.

(2) Annexe nº 4.

(3) Dans un but d'ordre, et pour ne pas surcharger ici le texte, nous supposons connue, au moins sommairement, la différence entre la mine et la minière; mais cette distinction est très difficileà faire, en pratique, comme nous aurons l'occasion de le constater pour l'Ouenza dans la suite de cette étude.

(4) Ce qui représente, y compris les 3.079 hectares concédés à M. Pascal, une surface totale de 6.569 hectares.

A la date du 31 mars 1903, la Société d'études obtenait deux contrats à option concernant, l'un les minières de l'Ouenza, l'autre le chemin de fer, et, après avoir accompli toutes les formalités exigées par l'administration algérienne, les mandataires de cette société pouvaient signer avec le Gouverneur général de l'Algérie, aux dates des 26 juin-12 juillet 1905, trois conventions qui sont :

Convention I. — Amodiation du canton Djebel-Ouenza de la forêt domaniale des Ouled-Sidi-Yahia-Ben-Thaleb, renfermant les minières du Djebel-Ouenza (1).

Convention II. — Concession d'un chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza avec prolongement sur le Bou-Kadra (avec cahier des charges) (2).

Convention III. — Convention relative à la concession de divers emplacements dans le port de Bône et ses annexes à la Société d'études de l'Ouenza, sous condition de rétrocession aux sociétés qui lui seront substituées. (3)

Telle est très succinctement relatée, la procédure suivie par l'administration algérienne et la Société d'études Elle conduisait, sauf approbation du pouvoir exécutif, aux résultats suivants : La Société d'études ou les sociétés dérivées prévues aux articles 21 de la « convention » et 2 de la « convention II » auraient exploité la minière de l'Ouenza ainsi que le chemin de fer qui doit relier ce gisement au port de Bône; en outre, forte de son traité du 15 septembre 1901 avec MM. Rolland et Roubaud, la Société d'études aurait cédé à la Société d'exploitation

(1) Annexe n° 5.
(2) Annexe n° 6.
(3) Annexe n° 7.

de la minière dont il vient d'être question, les droits qu'elle croyait tenir de cet acte sur la mine. Mais, par lettre du 29 mars 1902 (1), MM. Rolland et Roubaud avaient notifié à M. Carbonel la révocation du mandat qu'il avait reçu et dont l'accomplissement devait assurer contractuellement la réunion de la mine à la minière; et cette mine, qui, semblait-il, avait été cédée une première fois à M. Carbonel dans les conditions que nous venons d'indiquer, passait alors, à la date du 30 avril 1903, à une Société anonyme, fondée par MM. Portalis, Muller et Cie sous le nom de « *Société concessionnaire des mines d'Ouenza* » (2).

De ce fait, il allait donc y avoir désormais à l'Ouenza, deux sociétés qui, sur le même terrain, allaient prétendre à des droits, l'une sur la mine et sur la minière, l'autre sur la minière. Or il convient de faire remarquer dès à présent que les lois du 21 avril 1810, 9 mai 1866 et 27 juillet 1880 concernant les mines, les minières et les carrières — applicables à l'Algérie par la loi du 16 juin 1851 et les décrets du 23 juin 1866 et 21 août 1882 — qui ont essayé dans les art. 2, 3, 6, 8, 69 et 70, de régler cette vie en commun sur le même terrain, ont été impuissantes à le faire.

Pourquoi a-t-il fallu que les deux sociétés, au lieu d'entrer en conflit, n'aient pas suivi plus tôt le conseil qui leur était donné par M. Zeiller, inspecteur général des mines, « de consentir à un accord comme cela s'était produit « jusqu'ici dans toutes les circonstances analogues » (3)?

(1) Annexe nº 4 bis.

(2) Nous expliquerons, dans la 4e partie de l'étude, dans quelles conditions cette deuxième cession a été faite.

(3) Rapport de M. Zeiller, inspecteur général des mines, sur la demande de réunion de la minière à la mine présentée par la Société concessionnaire des mines d'Ouenza.

Ah ! certès, l'accord fut loin de se produire et tous les moyens de procédure devant les autorités administratives le Conseil d'État et les tribunaux judiciaires ont été tentés de 1902 à 1908.

Enfin, de guerre lasse et grâce à l'intelligente et tenace intervention de M. le rapporteur de l'affaire de l'Ouenza à la section des travaux publics du Conseil d'État, la Société concessionnaire des mines d'Ouenza et la Société d'études finissaient par où elles auraient dû commencer, c'est-à-dire qu'elles consentaient à un arrangement portant la date du 9 avril 1908 (1).

Cet arrangement, si impatiemment attendu par l'Algérie toute entière, si désiré par le Conseil d'État, levait tous les obstacles qui faisaient hésiter le Gouvernement à approuver les conventions des 26 juin-12 juillet 1905 passées entre le Gouverneur général de l'Algérie et la Société d'études. Aussi, dès le lendemain de l'arrangement, c'est-à-dire le 10 avril 1908, ces conventions étaient approuvées par décret, le Conseil d'État entendu (2).

La date du 10 avril 1908 est à retenir dans l'affaire de l'Ouenza. Elle marque la fin d'une période de procès que quelques défectuosités (3) de la législation minière existante et aussi les particularités suivant lesquelles s'est présentée cette affaire expliquent surabondamment.

Ce qu'il n'est pas inutile de bien faire ressortir ici c'est que, dès le 10 avril 1908, la mine et la minière auraient pu être exploitées si les moyens de transport du minerai, du gisement au port de Bône, n'avaient pas fait défaut. Il

(1) Annexe n° 11.
(2) Annexe n° 12.
(3) M. L. Aguillon, *op. cit.*, p. 633.

était donc nécessaire de demander au Parlement la déclaration d'utilité publique du chemin de fer projeté ainsi que l'approbation de la concession de ce chemin de fer et de la concession à cette société de certains emplacements, du port de Bône, dépendant du domaine public (maritime).

A propos de cette intervention du pouvoir législatif dans certains actes de l'administration, M. Esmein, professeur à la Faculté de droit de Paris a écrit ceci (1) : « Ces lois (approbatives d'actes administratifs) sont le « plus souvent votées sans discussion, au commencement « d'une séance, sur le rapport de la commission compé- « tente ». Il faut croire que les actes administratifs concernant les minières de l'Ouenza ne sont pas du même genre que ceux habituellement soumis aux Chambres, car la formalité d'approbation législative, relative à cette affaire, dure déjà depuis bientôt quatre ans et n'est pas près d'être accomplie.

Sous la réserve d'examiner si les conventions des 26 juin-12 juillet 1905 sont irréprochables et si elles méritent tout le mal qu'on en a dit, il faut bien reconnaître que l'affaire de l'Ouenza s'est présentée, en 1908, devant les Chambres, à un moment peu favorable à sa réussite. Depuis cette époque, en effet, la Chambre des députés (2) croyant constater que la législation existante sur les mines était mauvaise sur certains points, a obtenu du Gouvernement que cette législation ne serait plus appliquée, mais

(1) Cf. *Eléments de droit constitutionnel*, 3e édit., Les Chambres statuant en matière administrative, p. 842.

(2) Nous disons, la Chambre des députés, car le Sénat a protesté contre ette manière de faire.

elle s'est bien gardée d'élaborer bien vite une loi nouvelle qui serait meilleure. Pour ce qui est relatif à la question de l'Ouenza on ne demande au Parlement que de permettre la construction d'un chemin de fer qui ne coûtera rien ni à l'État ni à la colonie. Mais quelle que soit la valeur de la cause à plaider on a toujours tort de se présenter, pour développer ses arguments, chez quelqu'un qui est de mauvaise humeur; on le fit bien voir à M. le Gouverneur de l'Algérie lorsqu'il se présenta devant les Chambres pour défendre, à titre de Commissaire du Gouvernement, le projet de loi de l'Ouenza.

Quoi qu'il en soit, et maintenant que nous avons donné une idée d'ensemble de notre sujet, il est temps de faire connaître l'ordre suivant lequel nous nous proposons de l'exposer :

Faisant état de ce que le décret du 10 avril 1908 a approuvé les conventions des 26 juin-12 juillet 1905, mais a approuvé également la convention complémentaire du 29 janvier 1906 (1), nous constatons qu'il résulte de l'art. 1 de cette dernière convention que « si avant le 10 avril « 1913 la Société d'études n'a pas obtenu la concession du « chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza, le bail du can- « ton du Djebel-Ouenza comprenant le droit d'exploiter les « minières que renferme ce canton sera résilié de plein droit ».

Si pareil événement se produisait, l'affaire de l'Ouenza serait ramenée à ce qu'elle était au début de l'année 1902, avec quelques complications en plus.

Séduisante perspective que cette éventualité fait entrevoir ! Mais voyons d'abord les plans plus rapprochés et moins sombres de cette perspective.

(1) Annexe n° 9.

Nous allons donc dans *une première partie*, établir l'état des faits de la question de l'Ouenza, à la date du 10 avril 1908, au moment où l'affaire était en état pour venir devant le Parlement.

Dans une *deuxième partie* nous examinerons quel était l'état en droit de cette question à la même époque.

Ces états des faits et de droit bien précisés, nous l'espérons, il y aura lieu de voir, dans la *troisième partie*, quelles sont les critiques qui ont été formulées au Parlement contre le projet de loi et les conventions, et de se rendre compte si, après tous les assauts et les remaniements qu'elle a subis, l'œuvre est viable et avantageuse pour tous.

Enfin comme tout peut arriver, même la date du 10 avril 1913 avant que le Parlement ait approuvé les conventions de l'Ouenza, nous examinerons, dans la *quatrième et dernière partie*, les conséquences bonnes ou mauvaises que ce retard à se prononcer sur une question vitale pour l'Algérie, peuvent avoir sur l'affairee lle-même et sur le pays que sa réalisation doit vivifier.

Observation importante. — Dans l'étude à laquelle nous allons nous livrer, nous examinerons la question de l'Ouenza dans le cadre étroit qui lui est imposé, par la législation régissant actuellement les actes de l'Algérie.

Cette législation n'a octroyé à la colonie qu'une autonomie restreinte dont nous préciserons la portée et l'étendue, au moins pour ce qui est relatif à la question qui nous occupe.

C'est seulement dans un appendice nettement séparé de la partie principale de notre ouvrage, alors que nous connaîtrons bien l'affaire de l'Ouenza et les obstacles qui retardent sa réussite, que nous verrons quel complément d'émancipation s'impose pour que l'Algérie puisse enfin, donner un libre essort à ses facultés d'initiative et de progrès. Mais, et nous y insistons, le lecteur ne devra pas perdre de vue que, hors de cet appendice, nous étudierons l'affaire de l'Ouenza et nous déduirons de cette étude la solution que selon nous cette affaire comporte, dans l'hypothèse que l'Algérie est dans l'obligation de se contenter encore pendant quelque temps de l'autonomie incomplète résultant des lois actuellement en vigueur.

DÉFINITIONS

Il est indispensable, pour éviter des confusions, de préciser dès à présent le sens de quelques termes techniques qui seront fréquemment employés au cours de cette étude. Nous avons emprunté la définition de ces termes au « Traité de législation des mines » de M. Aiguillon.

Gîte : Désigne plus particulièrement un ensemble de roches, considéré dans la masse, se distinguant par sa composition ou sa nature des roches ou terrains encaissants.

Gisement : Doit s'employer lorsqu'on a plus spécialement en vue l'allure du gîte ou sa nature géotechnique.

Masse : Ce terme, qui est au seuil de la loi du 21 avril 1810, a permis au législateur de tourner avec habileté la difficulté de distinguer toujours le gîte du gisement.

Filon, Couche, Amas : Tous les gîtes de roches en place sont des filons ou des couches; l'amas peut n'être considéré que comme une modalité d'allure que présente aussi bien la couche que le filon.

La couche et le filon se distinguent l'un de l'autre tant au point de vue géogénique qu'en ce qui concerne leur situation par rapport à la formation ou aux terrains encaissants. La couche est contemporaine de la formation encaissante avec laquelle elle est nécessairement concordante; le filon est posté-

rieur aux formations encaissantes avec lesquelles il est en stratification discordante.

Mine, Minière, Carrière : Chacun des mots mine, minière et carrière peut s'appliquer à trois idées distinctes.

Tantôt on entend par là le gîte d'une substance minérale pris dans son entité géologique, c'est-à-dire le filon, la couche ou l'amas dans lequel elle est contenue; tantôt on désigne ainsi l'ensemble des travaux qui servent à exploiter un gîte. L'une et l'autre de ces conceptions sont d'ordre technique; la première relève plus de la géologie, la seconde de l'art de l'exploitation.

Le troisième sens sous lequel ces mots peuvent être entendus se rapporte exclusivement au langage juridique; ils désignent alors un ensemble de droits, soit sur le gîte, soit sur la substance du gîte, qu'on peut acquérir ou dont on peut jouir dans des conditions variables suivant la classe dans laquelle le gîte ou la substance ont été placés par la loi. La classification considérée à ce dernier point de vue constitue la classification légale des substances minérales ou fossiles.

PREMIÈRE PARTIE

LA QUESTION DE L'OUENZA A LA DATE DU 10 AVRIL 1908

ÉTAT DES FAITS

CHAPITRE PREMIER

Situation et constitution du gisement du Djebel-Ouenza

SECTION I. — *Situation du Djebel-Ouenza*

Le gisement métallifère de l'Ouenza tire son nom du sommet principal dominant un massif montagneux qui est situé, comme nous l'avons déjà dit, à 100 kilomètres au Sud-Sud-Est de Bône et qui forme un canton de la forêt domaniale des Ouled-Sidi-Yahia-ben-Thaleb (commune mixte de Morsott, arrondissement de Guelma, département de Constantine) (1). Il se trouve à peu près à égale distance du chemin de fer de Souk-Ahras à Tébessa et de la frontière tunisienne.

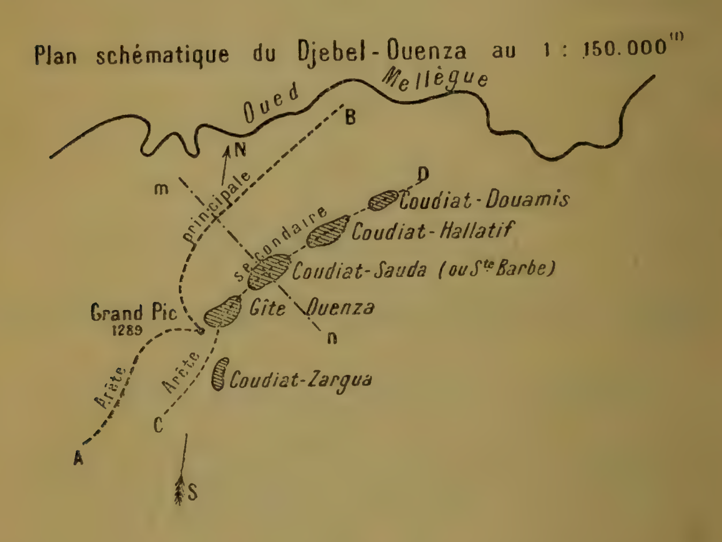
SECTION II. — *Constitution du gisement*

Le massif de l'Ouenza, qui s'étend sur une longueur d'environ cinq kilomètres et sur une largeur de deux, se compose

(1) Carte annexe, n° 1.

essentiellement d'une arête principale AB dirigée N.-30° E. qui atteint au pic central une altitude de 1.289 mètres, et d'une arête secondaire CD, située un peu en avant et au-dessous de la première du côté S.-E., formée d'une série de bombements séparés par des dépressions peu profondes. C'est sur l'arête secondaire CD que sont situés les gîtes métallifères de fer et de cuivre.

Plan schématique du Djebel-Ouenza au 1 : 150.000 (1)

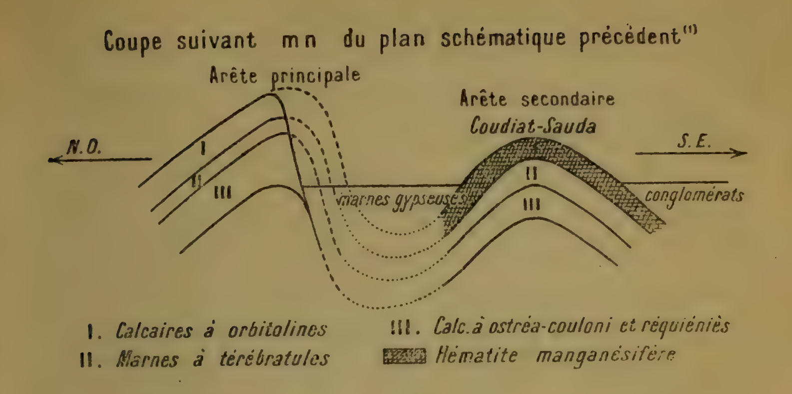


D'après les études faites tant par le service de la carte géologique de l'Algérie que par le service local des mines, ces deux arêtes sont formées d'assises crétacées appartenant à l'étage aptien (1) et composées de *calcaires à orbitolines* (I) (2) recouverts par places, tantôt par des marnes gypseuses, tantôt par conglomérats d'âge plus récent. Sous les calcaires à orbitolines se trouve un banc de *marnes à térébra-*

(1) Pour faire une étude géologique générale sur le fer on pourra consulter le *Traité des gîtes minéraux et métallifères*, de M.M. Fuchs et de Launay, t. I p. 645, Baudry, édit.

(2) D'après M. Jacob, ingénieur en chef des mines.

tules (II) reposant sur des *calcaires à ostréa-couloni et requièniès* (III).



Chacune des arêtes AB et CD correspond à un pli anticlinal; celui de l'arête principale démantelé à son sommet et sur son flanc S.-E. avec point de rebroussement au sommet du grand pic, celui de l'arête secondaire à courbure et à altitudes moins fortes présentant en avant du grand pic soit une brusque inflexion en S, soit peut-être un rebroussement.

Les gîtes de minerai de fer et de cuivre, alignés ainsi qu'il a été dit sur cette arête secondaire, se présentent sous la forme d'une série de mamelons ou de calottes à contour grossièrement elliptique, allongés suivant la direction de l'arête et séparés par des cols correspondant les uns à des ondulations de l'axe, les autres, peut-être, à des failles. *Les gîtes de fer sont formés par la substitution d'hématite manganésifère à l'assise de calcaire à orbitolines qui se trouve transformé en minerai sur une partie importante et souvent sur la totalité de son épaisseur.*

Si l'on aborde l'arête secondaire CD par son extrémité

(1) D'après M. Mérigeault, ingénieur des mines.

N.-E. on rencontre : d'abord, en se dirigeant vers le S.-O., le gîte du Coudiat-Douamis, puis celui beaucoup plus développé du Coudiat-Hallatif ou gîte central, ensuite le gîte très important du Coudiat-Sauda ou Sainte-Barbe, et, au pied même du grand pic, séparé par une faille, le gîte Ouenza ; enfin, au Sud du gîte Ouenza, se trouve un dernier gîte celui du Coudiat-Zargua.

Sur les trois premiers mamelons; Coudiat-Douamis, Coudiat-Hallatif et Coudiat-Sauda se voient de nombreux puits d'époque probablement romaine, qui ont servi pour la recherche ou l'exploitation des minerais de cuivre et qui jalonnent un gîte cuivreux à allure filonienne dont on suit la trace au milieu de la masse d'hématite sur près de quatre kilomètres, le long ou à peu de distance de la ligne de faîte de l'arête secondaire.

CHAPITRE II

Richesse quantitative et qualitative du gisement

Section I. — *Observations préliminaires*

L'estimation de la richesse minérale d'un gisement comme celui de l'Ouenza, qui n'a encore été que partiellement exploité et sur lequel les travaux de recherches ont été incomplètement poussés, ne peut être qu'hypothétique. C'est ce qui explique les évaluations les plus fantaisistes qui ont été données à propos de ce gisement.

Un fait est certain, il y a du fer et du cuivre à l'Ouenza. Ces deux minerais sont-ils nettement séparés? Le cuivre imprègne-t-il toute la masse ou une partie seulement du fer? Ce sont là autant de questions que le Conseil d'État a éludées en arrachant, pour ainsi dire, aux deux sociétés rivales l'arrangement du 9 avril 1908.

Nous n'avons pas la prétention, avec des moyens de tout ordre infiniment moindres, de faire revivre cette controverse et nous allons essayer uniquement, dans ce chapitre, de donner, d'après les recherches faites, une idée approximative de l'ordre de grandeur des richesses minérales du gisement.

Section II. — *Le fer*

A. — *Quantité de minerai.* — Quelle est la quantité de fer que renferme le gisement?

Commençons d'abord par les évaluations les plus optimistes; elles ont été faites au début de l'affaire, lorsque les divers mamelons dont nous avons parlé étaient considérés comme formés de minerai de fer sur toute leur hauteur, c'est-à-dire depuis leur sommet jusqu'à la limite inférieure de l'affleurement. On parlait alors de 500, 250, 200 (1) et 100 millions de tonnes; l'une de ces estimations les plus modérées fut, à cette époque, celle de M. Lecornu, ingénieur en chef des mines, qui arriva à un tonnage : « De cinquante millions et, probablement, de « soixante millions de tonnes. »

Depuis, une étude géologique faite par M. Friedel, professeur à l'École des mines de Saint-Étienne, a établi (comme nous l'avons admis dans la section II du chapitre I) que le minerai de fer était interstratifié dans une couche de calcaires à laquelle il s'était substitué en totalité ou en partie, formant ainsi non pas un amas, mais une couche ou plutôt un gîte interstratifié à disposition anticlinale épousant en gros le relief du sol (2).

Si l'on s'en tient aux parties visibles du gisement il résulte de cette disposition une diminution notable des estimations primitives. M. Mérigeault, ingénieur des mines, arrive encore, il est vrai, à une cinquantaine de millions de tonnes exploitables à ciel ouvert, sans tenir compte des parties actuellement masquées et susceptibles d'être mises à nu par un travail de découverte; mais M. l'ingénieur en chef Jacob, plus réservé, réduit des 2/5 cette évaluation, et, ne comptant que pour mémoire le Coudiat-Douamis, à raison de la présence du cuivre en proportion nota-

(1) Cf. Journal Officiel, *Débats parlementaires*, Chambre des députés. 2e séance, du 4 févr. 1910, pp. 591 et 592.

(2) C'est la disposition indiquée sur la coupe du plan schématique.

ble, il arrive en fin de compte aux estimations suivantes :

Coudiat-Hallatif : 9 millions de tonnes;

Coudiat-Sauda : 14 millions de tonnes;

Gîte Ouenza : 4 millions de tonnes;

Coudiat-Zargua : 3 millions de tonnes;

Soit un total approximatif de *trente millions de tonnes* (1).

B. — *Qualité du minerai.* — Le minerai de fer de l'Ouenza titre 53 % environ et se présente sous la forme d'hématite brune manganésifère (2); il est moins beau de teneur que les minerais du nord-suédois (60 à 65 %; mais très supérieur aux meilleurs minerais lorrains (40 %).

A l'Ouenza, le minerai de fer, nous l'avons déjà dit, ne renferme pas de phosphore; il convient particulièrement aux fabrications spéciales qui nécessitent l'emploi d'un minerai pur (3).

SECTION III. — *Le cuivre*

A. — *Quantité de minerai.* — Comme pour le fer nous allons faire connaître les évaluations qui laisseraient espérer l'existence à l'Ouenza d'une quantité de cuivre très importante pour finir par celles qui sont plus modérées.

D'après M. Châlon, ingénieur des arts et manufactures, « Le cuivre ne se trouve pas dans le gisement à l'état

(1) D'après un article paru dans la *Revue politique et parlementaire* du 10 janv. 1909 ayant, pour titre : *L'industrie métallurgique et l'affaire de l'Ouenza*, il résulte que : « Cet amas reconnu ne représente pas plus peut-être que la « plus petite des 45 concessions de Briey, quatre fois moins sans doute qu'un « Auboué-Moineville, un Anderny-Chevillon, mais qui, comparé aux autres « gisements africains, espagnols, pyrénéens est certaienement important : « un tiers peut-être de Bilbao, le triple de l'ancien Mokta ».

(2) La formation géologique du gisement pouvait faire supposer qu'on se trouverait en présence de cette qualité de minerai (Voir le *Traité* de MM. Fuchs et de Launay, *op. cit.*, p. 649.

(3) Le manganèse contenu dans le minerai ne diminue pas sa valeur.

« d'imprégnation comme il arrive dans quelques mines « où des solutions cuivreuses ont pénétré une gangue per- « méable; il est au contraire disséminé dans l'hématite et « les deux éléments fer et cuivre sont venus ensemble de « profondeur sous les combinaisons primitives de pyrite « de fer et de sulfure de cuivre mélangés.

« Puis, à la suite de remaniements secondaires, la masse « s'est modifiée sur toute sa superficie et jusqu'à une cer- « taine profondeur... La pyrite est devenue de l'hématite « et les sulfures de cuivre se sont transformés en oxydes « et carbonates, sans que les éléments fer et cuivre aient « changé de place.

« La dissémination du cuivre dans l'hématite, bien qu'el- « le se manifeste partout sur toute la superficie du gise- « ment et jusqu'à une profondeur qui peut atteindre 40 « mètres, est très irrégulière; aussi le gisement comporte- « t-il, au point de vue de l'exploration du minerai de cuivre, « des régions riches, des régions pauvres et des régions « stériles, de sorte que *les deux minerais fer et cuivre appa- « raissent absolument enchevêtrés l'un dans l'autre* (1)...

« Les régions riches sont surtout représentées par de « nombreux bancs de veines cuivreuses, légèrement in- « clinés, superposés les uns aux autres, présentant parfois « des renflements assez volumineux et se terminant, après « un parcours limité, soit par un amincissement de quel- « ques millimètres, soit en se butant à une couche ferreu- « se ou calcaire. Les bancs cuivreux superficiels pointent « quelquefois au jour en laissant une trace affleurante; « c'est ce qui a fait croire à l'existence d'affleurements

(1) Il convient de faire remarquer d'ores et déjà, que si le cuivre et le fer étaient enchevêtrés, comme l'écrit M. Châlon, sur 40 m. de profondeur, il en résulterait l'impossibilité d'extraire le fer sur cette profondeur sans ramener du cuivre dans l'opération; partant, il n'y aurait pas à l'Ouenza de *minière* de fer.

« filoniens, *mais en réalité il n'existe sur le gisement aucun* « *filon ni aucune formation cuivreuse d'apparence filo-* « *nienne.*

« Ces régions riches commencent au contact des calcaires « de recouvrement, elles se continuent dans le fer sur une « épaisseur qui ne paraît pas devoir dépasser 25 mètres « environ; elles fournissent sans triage un riche minerai « marchand contenant de 5 à 7 % de cuivre métallique...

« Au-dessous des régions riches, sur 10 à 15 mètres d'é- « paisseur apparaissent les régions pauvres. Celles-ci sont « constituées par des disséminations dans l'hématite de « mouches et de noyaux cuivreux et aussi par des bancs « de cuivre de même allure que les précédents, mais moins « puissants et moins riches... Les minerais des régions « pauvres donneront, en tout venant, du 2 à 3 % de cuivre « métallique.

« Enfin le minerai des régions stériles est une hématite « riche en fer, très abondante et qui ne contient plus « qu'accidentellement du cuivre en noyaux et en minces « plaquettes. »

Ces constatations faites, M. Châlon hésite à donner le tonnage du cuivre contenu dans le gisement. On conçoit que nous éprouvions après lui le même embarras, tout en constatant que si l'on admettait seulement l'existence de 5 à 7 % de cuivre sur 20 mètres de profondeur de la région qualifiée riche par M. Châlon, les gîtes des Coudiat-Douamis, Coudiat- Hallatif et Coudiat-Sauda ne seraient pas loin de donner, à eux seuls, un million de tonnes de cuivre métallique (1).

(1) En prenant comme multiplicande les 9+ 14+ 4 = 27 millions de tonnes de fer constituant l'évaluation la plus pessimiste de ces trois gîtes, et en supposant que l'épaisseur totale et moyenne du gisement soit de 40 m., comme nous le verrons, un peu plus loin, d'après M. Zeiller inspecteur général des mines.

Il est un fait que nous devons signaler ici, c'est que la Société concessionnaire des mines d'Ouenza a vendu au cours des années 1904, 1905 et 1906, respectivement pour 7.358 fr. 15, 11.358 fr. 50 et 45.329 fr. 20 de minerai cuivreux; et qu'en 1907, cette société a traité dans l'usine qu'elle venait de faire installer pour 375.622 fr. 08 de cuivre; ce qui fait, pour ces quatre années, un total de 439.667 fr. 93 de minerai cuivreux ou de cuivre vendu. En 1908, à la suite de l'arrangement intervenu entre les deux sociétés, l'usine a cessé de fonctionner.

Passons maintenant à l'exposé d'une autre conception de minéralisation cuivreuse du gisement de l'Ouenza. Voici comment s'exprime M. Zeiller, inspecteur général des mines, qui a adopté la manière de voir des ingénieurs du service des mines qui ont étudié le gisement : « Il résulte, « dit M. Zeiller, des constatations très précises et très dé- « taillées consignées dans un rapport de M. Mérigeault, « ingénieur du service des mines, en date du 28 septembre « 1904, que *tout le long du chaînon formé par la succession* « *des Coudiat-Sauda, Coudiat-Hallatif et Coudiat-Douamis,* « *existe un véritable filon cuivreux* de même direction, ja- « lonné par des travaux romains, affleurant à peu près « suivant l'axe du chaînon et plongeant au N.-O. sous un « angle de 30 à 45° avec l'horizon. Le remplissage cuivreux « ne paraît d'ailleurs prendre de l'importance, ainsi qu'il « arrive si souvent dans les gîtes filoniens, qu'à la ren- « contre des fentes d'orientation diverses à remplissage « barytique.

« Au Coudiat-Sauda la zone minéralisée atteint au « maximum 3 à 4 mètres de largeur, mais elle paraît se ré- « duire en profondeur et le cuivre n'y offre quelque im- « portance qu'aux deux points désignés sur les plans comme : carrière de cuivre Sainte-Barbe, n° 1 et carrière de

« cuivre Sainte-Barbe, nº 2. En dehors de ces points il « n'existe que des taches de cuivre non exploitables, « et, de part et d'autre du filon central, le minerai de « fer dans lequel court ce filon ne renferme pas de cui- « vre en proportion susceptible d'en modifier la nature « et d'en altérer la valeur au point de vue métallur- « gique.

« Au Coudiat-Hallatif, le filon se présente avec une « épaisseur un peu plus grande, renfermant en général de « la malachite au voisinage de la surface, laquelle passe « au cuivre gris en profondeur avec une épaisseur plus « réduite; de là encore la zone cuivreuse demeure limitée « à une largeur qui ne paraît pas dépasser 5 mètres, et en « dehors de cette zone la masse d'hématite apparaît pra- « tiquement exempte de cuivre.

« Enfin ce même filon se suit jusqu'au Coudiat-Douamis « à l'extrémité duquel les puits anciens sont extrêmement « nombreux, et où la fente principale paraît se ramifier « sans cependant que la zone cuivreuse semble prendre « grande importance, un bon nombre de ces puits parais- « sent être restés dans le stérile.

« Au gîte Ouenza on n'a relevé la présence du cuivre « qu'en un point, mais dans le calcaire en dehors et au « N.-O. des affleurements d'hématite.

« Ces observations de M. Mérigeault concordent entière- « ment, dit M. l'Inspecteur général des mines Zeiller, avec « celles de M. Lecornu, ingénieur en chef des mines, qui « signale la présence d'un filon cuivreux englobé dans la « masse d'hématite; il mentionne au Coudiat-Sauda l'im- « prégnation cuivreuse comme atteignant un mètre à sa « base; au Coudiat-Hallatif il constate également l'exis- « tence de ce même filon subdivisé et ramifié, l'imprégnation « cuivreuse y atteignant un mètre à un mètre cinquante

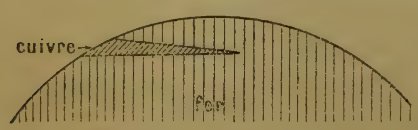
« d'épaisseur et il le retrouve toujours ramifié au Couidat-« Douamis à l'extrémité du chaînon.

« L'accord est donc absolu avec M. Mérigeault, avec cette « seule différence que ce dernier attribue à la zone cuivreuse « une épaisseur un peu plus grande bien que toujours limi-« tée...

Et M. Zeiller ajoute pour conclure sur ce point : « Dans « tous les cas la concordance des observations de M. Lecor-« nu avec celles si précises de M. Mérigeault ne peut laisser « subsister aucun doute au point de vue technique sur la « limitation et le peu d'importance relative de la zone cui-« vreuse du gîte par rapport au minerai de fer. Il ressort, en « effet, de ces observations que *l'imprégnation cuivreuse se « concentre dans un filon de un mètre à un mètre cinquante « d'épaisseur* (*sur trois ou quatre mètres de largeur en « moyenne*) (1) *et qu'en dehors de cette zone cuivreuse on ne « rencontre, sur une étendue transversale qui varie du moins « sur le versant S.-E. opposé au pendage du filon entre* 50 *et* « 100 *mètres pour aller sur certains points comme au Coudiat-« Sauda jusqu'à* 200 *mètres et* 250 *mètres, que de l'hématite « manganésifère pratiquement exempte de cuivre, affleurant « le jour sur toute cette étendue avec une épaisseur variant « de* 15 *à* 45 *mètres susceptible par conséquent d'être exploitée « à ciel ouvert.*

Nous avons pensé qu'il convenait d'opposer, avec tous les détails voulus, les deux conceptions de minéralisation des gîtes de l'Ouenza. Les conclusions de M. l'ingénieur Châlon et de MM. l'inspecteur et les ingénieurs du Service des mi-

(1) Dans son ensemble cette masse cuivreuse revêtirait la forme d'un coin qui serait enfoncé en biais dans le minerai de fer, comme l'indique le croquis ci-contre. (Note au sujet des contrats passés par M. le gouverneur général de l'Algérie 1er oct. 1908).



nes conduisent, est-il besoin de le dire, à des états de droit bien différents. Avec M. Châlon et la Société concessionnaire des mines d'Ouenza on devrait dire : il n'y a pas de minière à l'Ouenza, mais avec le service des mines et la Société d'études de l'Ouenza il faudrait affirmer que s'il y a une mine à l'Ouenza il y a surtout une minière dont l'importance est incomparablement plus grande que celle de la mine.

On s'explique donc bien maintenant pourquoi tant de laborieux procès ont été engagés à propos de cette affaire, procès basés sur la question primordiale suivante : Comment se présentent le cuivre et le fer dans le gisement ?

B. — *Qualité du minerai.* — Nous venons de voir que les ingénieurs ne sont pas d'accord sur la question de la formation géologique du gisement de l'Ouenza ; c'est dire qu'ils ne peuvent pas être d'accord sur les qualités du minerai cuivreux qu'on peut rencontrer dans les différents gîtes. Nous estimons qu'il est inutile d'encombrer cette étude — qui avant tout doit traiter de la question de l'Ouenza au point de vue juridique et économique, — d'une nomenclature chimique établie sur des données très controversées.

A titre de renseignement, voici quel procédé a été employé à l'usine de la Société concessionnaire des mines d'Ouenza pour dégager le cuivre du fer :

« On abat le minerai, on le fait sécher après l'avoir con-
« cassé. Le minerai ainsi séché et concassé est placé dans de
« grandes cuves dans lesquelles on fait arriver de l'acide
« sulfurique dilué qui dissout le cuivre en le transformant
« en sulfate de cuivre. Pour peu qu'on prolonge l'immersion,
« l'acide sulfurique arrive à dissoudre à peu près 85 %
« du cuivre qui se trouve uni au fer. La liqueur de sulfate
« de cuivre ainsi obtenue est conduite dans des cuves où

« elle se trouve en contact avec de la fonte; le sulfate de « cuivre attaque la fonte, se transforme en sulfate de fer « et le cuivre se dépose. On le recueille à ce moment. « C'est le procédé de cémentation » (1).

(1) Après la visite que nous avons faite, en juin 1911, à l'usine à traitement, nous faisons toutes réserves sur la valeur industrielle du procédé d'isolement du cuivre que nous venons de décrire.

CHAPITRE III

Moyens d'exploitation du gisement

Section I. — *Transport du minerai du Djebel-Ouenza au port de Bône*

Il est à peine besoin de dire que le chemin de fer seul peut permettre d'assurer pratiquement, à l'exclusion des routes et des cours d'eau, le transport jusqu'à Bône de l'énorme quantité de matières pondéreuses contenues dans le massif minier de l'Ouenza.

La ligne algérienne la plus rapprochée du gisement est celle de Tébessa, Souk-Ahras, Bône (1), à voie étroite pour l'élément Tébessa-Souk-Ahras, et à voie large de Souk-Ahras à Bône. Cette ligne est concédée à la Compagnie de Bône-Guelma qui n'arrive pas à lui faire produire un rendement correspondant à l'extraction possible des phosphates du Kouif, des autres gisements miniers de moindre importance et à la production agricole de la région avoisinant la ligne.

C'est que, sans vouloir entrer dans d'autres considérations, la ligne en question comporte des rampes et des pentes allant jusqu'à 0 m. 025 par mètre dans la partie comprise entre les stations de Duvivier et Mdaourouch. En outre, la vallée de l'Oued Mengoub, que suit la ligne dans

(1) Carte annexe nº 1.

l'élément Mdaourouch à la Medjerda, est très sinueuse et à flancs escarpés, ce qui a nécessité, pour éviter trop de travaux d'art, l'adoption d'un tracé avec courbes de 150 mètres et même 100 mètres de rayon en certains endroits.

D'après M. Souleyre, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Bône, partisan convaincu de l'utilisation de la ligne existante pour le transport des minerais de l'Ouenza, il serait possible en améliorant cette ligne, de transporter annuellement, toujours avec la traction à vapeur (1), 600.000 tonnes de minerai de l'Ouenza plus 500.000 tonnes de phosphates (2).

Pour arriver à ce résultat il suffirait, d'après M. Souleyre, de mettre les 7 kilomètres de ligne Souk-Ahras-la Medjerda à voie large (Élément M N sur la carte annexe n° 1) et d'imposer à la société, qui obtiendra en définitive l'autorisation d'exploiter le gisement, la construction d'un chemin de fer minier partant du Djebel-Ouenza et venant rejoindre la ligne du B.-G. à l'oued Keberit (Élément P Q sur la carte annexe n° 1). Les transbordements nécessités par le passage de la voie étroite à la voie large, qui jusqu'à ce jour ont eu lieu en pleine gare à Souk-Ahras, se feraient à la Medjerda sur des emplacements ménagés à cet effet.

Cette ligne aurait 198 kilomètres de longueur se décomposant ainsi qu'il suit :

114 kilomètres de Bône à la Medjerda à voie large;

50 kilomètres de la Medjerda à l'oued Keberit à voie étroite;

34 kilomètres de l'oued Keberit au D. Ouenza de chemin de fer minier.

(1) M. Souleyre a aussi préconisé l'électrification de la ligne du B.-G.; nous verrons plus loin ce qu'il faut penser de ce projet.

(2) Le trafic total en 1908 sur la ligne Tébessa-Souk-Ahras n'a guère dépassé 400.000 tonnes.

La dépense, toujours d'après M. Souleyre, s'élèverait à 2.700.000 francs pour la transformation de l'élément Souk-Ahras-Medjerda, et à 500.000 francs pour l'aménagement, à la Medjerda, du transbordement.

Le tronçon de chemin de fer minier, du Djebel-Ouenza à l'oued Keberit, serait exécuté aux frais de la Société d'exploitation du gisement dans les conditions prévues aux art. 43 et 44 de la loi du 21 avril 1810, modifiés par la loi du 27 juill. 1880.

Nous avons vu, dans l'avant-propos, que la Société d'études de l'Ouenza, à laquelle le Gouverneur général a amodié la minière, se propose d'extraire un minimum de 1.000.000 de tonnes de minerai. Comme la ligne du B.-G., même modifiée ainsi qu'il vient d'être dit, ne pourrait suffire pour assurer le transport d'un tonnage aussi considérable, on s'explique que l'administration algérienne ait été dans l'obligation de chercher une autre solution.

En réalité, comme nous le verrons plus loin en constatant que la Société d'études n'a pas étudié moins de 5 ou 6 tracés, il semblerait que c'est surtout cette société qui a cherchée cette solution ; et, cette anomalie n'a pas peu contribué à entraîner des critiques à l'encontre du tracé faisant l'objet de la convention II. Mais n'exposant ici, dans cette première partie, que ce qui est et non ce qui pourrait être, nous pensons que, *tant que la convention II liera le Gouverneur général et la Société d'études*, ce haut fonctionnaire peut bien modifier ou même changer le tracé convenu, si le Parlement le lui demande et si la Société d'études y consent, mais qu'il ne peut concéder à aucune autre société un autre chemin de fer, dont le terminus serait le Djebel-Ouenza, sans dénier sa signature et sans risquer de compromettre les finances de la colonie. Aussi nous approuvons, sans réserves, le Gouverneur général de l'Algérie qui, par

lettre du 25 octobre 1906 adressée à M. le préfet de Constantine, a accueilli par une fin de non-recevoir la demande présentée par la Société concessionnaire des mines d'Ouenza en vue de construire un chemin de fer du Djebel-Ouenza à Bône (par Tifech et Medjez-Sfa), demande que le Conseil général du département de Constantine avait cru devoir accueillir favorablement.

SECTION II. — *Main-d'œuvre pour l'extraction et la manipulation du minerai*

La main-d'œuvre, d'après une enquête à laquelle nous nous sommes livré, et d'après les données fournies par les exploitations minières de la région, pourrait être assurée :

Pour les travaux de mine; par des ouvriers français, sardes, espagnols, kabyles et tripolitains qui seraient payés de 4 à 5 francs par jour, et par des auxiliaires arabes et kabyles principalement, recevant 2 fr. 50 à 3 francs.

Pour les travaux de manipulation de minerai à la mine et au port de Bône; par des kabyles et des arabes auxquels on donnerait un salaire moyen de 2 fr. 50 à 3 fr. 50.

CHAPITRE IV

Aperçu d'ensemble sur l'industrie du fer et de l'acier

Section I. — *Technologie du fer et de l'acier*

Les minerais de fer ne sont jamais chimiquement purs et la métallurgie s'est efforcée de tout temps à éliminer les corps accessoires dont la présence pouvait compromettre la qualité des produits finis.

Le procédé Bessemer, qui en 1865 avait révolutionné la métallurgie du fer parce qu'il se prête à la fabrication des grosses pièces de machines, ne permet pas l'élimination du phosphore qui rend les aciers cassants. Grâce à la découverte, en 1878, du procédé de déphosphoration Thomas, tous les minerais ont pu être employés à la fabrication courante en réservant toutefois les minerais non phosphoreux pour les aciers cémentés et fondus.

Mais on ne change pas facilement un outillage aussi considérable que celui des convertisseurs Bessemer; aussi, beaucoup d'usines sont encore restées à l'ancien procédé. Ce sont surtout ces usines qui ont besoin de minerai non phosphoreux.

Pour produire une tonne de fonte, quel que soit le procédé, il faut sous forme de coke environ une tonne et demie de charbon et deux ou trois tonnes de minerai suivant la

teneur en fer de celui-ci (1). Si onéreux qu'ils soient, les frais de construction et d'entretien sont peu de chose dans un prix de revient appliqué aux énormes capacités des hauts fourneaux modernes. La hausse des salaires a été beaucoup plus que compensée par les améliorations mécaniques qui ont réduit à l'extrême les dépenses de main-d'œuvre; si bien que le coût de la matière première représente aujourd'hui plus de 80 % de la fonte produite.

Cette constatation faite, voyons comment la métallurgie moderne est arrivée à réduire le prix de revient des deux matières premières, minerai et coke, nécessaires à ses hauts-fourneaux.

Section II. — *Conditions modernes d'exploitation* (2)

Pour épargner des frais de transport qui relèvent formidablement le prix des matières lourdes et peu chères, on s'installe de préférence aussi près que possible de la matière première. Le métallurgiste dont le haut-fourneau s'élèverait à la fois sur le minerai et sur le charbon serait le maître du marché universel; mais, jusqu'à présent, cette condition ne s'est réalisée en aucun lieu.

On voit dès lors les usines de production de la fonte installées, les unes sur le charbon, les autres sur le minerai. En France, 70 % de la fonte est coulée en Meurthe-et-Moselle sur le gisement ferrifère lorrain qui représente à peine 70.000 hectares; le reste est installé, soit à proximité de la houille (Nord, Loire), soit auprès des grands ports importa-

(1) Dans un article ayant pour titre : « Un conflit dans la métallurgie allemande » et qui a paru dans la *Revue politique et parlementaire* du 10 août 1911, M. Sauvaire-Jourdan indique pour le minerai lorrain la proportion de 3.400 kgs de minerai contre 1.000 kgs de coke.

(2) *L'Industrie métallurgique et l'affaire de l'Ouenza*, XXX. *Revue politique et parlementaire* du 10 janv. 1909, p. 42.

teurs de minerai (Nantes, Bordeaux). En Allemagne, les groupes westphaliens et silésiens sont sur le charbon, le groupe lorrain-luxembourgeois sur le fer; sur le charbon encore les métallurgistes belges, comme le plus grand nombre des hauts-fourneaux anglais et américains.

Mais toutes les nations ne produisent pas le charbon et le minerai qui leur sont nécessaires. La France en particulier est très bien dotée en minerai et possède aujourd'hui dans le bassin lorrain le plus beau gisement exploité, malheureusement elle ne produit à peine que les deux tiers de la houille qu'elle consomme. L'Angleterre, la Belgique et l'Allemagne sont dans une situation inverse.

Cette situation ne pouvait pas ne pas attirer l'attention des métallurgistes étrangers qui nous ont demandé du minerai en échange de leur charbon (1). Et tandis que se développait une exportation doublement heureuse — puisque, d'une part, elle permettait, en augmentant le tonnage extrait, d'abaisser le prix de revient et que, d'autre part, elle compense, *pro parva parte*, le poids que pèsent dans notre balance commerciale les importations de charbon — toute une série de combinaisons se faisaient jour pour assurer aux producteurs étrangers une part dans ces réserves désirables. Elles revêtent d'ailleurs des formes très variées. L'achat direct n'a été qu'une exception. C'est, en général, le système de la participation dans le capital-actions et dans le tonnage extrait groupant un certain nombre de consommateurs qui assez souvent sont de nationalités différentes (2). Il arrive que l'opération est conjuguée avec une combinai-

(1) Les usines situées dans la Lorraine française ont acheté en 1909, 1.412.707 tonnes de coke aux industriels rhénans et westphalienslesquels sont venus chercher, en France, 1.173.552 tonnes de minerai. Cf. M. Sauvaire-Jourdan, *op. cit.*, p. 261.

(2) Jarny : 1 Français, 3 Allemands; — Saint-Pierremond : 1 Français, 2 Belges, 1 Allemand.

son identique visant le charbon. C'est alors presque directement l'échange des matières premières (1).

(1) Valleroy : Aciéries de Longwy et firme Rœchling pour 50 % chacune de minerai avec, en contre-partie, la même proportion dans le charbonnage Carl Alexander du bassin de la Wurm.

OBSERVATIONS

CONCERNANT LA PREMIÈRE PARTIE

Nous nous sommes efforcé, dans cette première partie, de faire connaître l'état des faits concernant directement ou indirectement la question de l'Ouenza, à l'époque où le décret approuvant l'amodiation de la minière a été édicté.

Les renseignements que nous avons donnés sur la constitution du gisement, sans avoir un caractère de certitude indiscutable, peuvent être tenus pour vrais jusqu'à plus ample informé.

Le chapitre consacré à la richesse quantitative et qualitative des différents gîtes est basé sur des données plus hypothétiques ; néanmoins, par le rapprochement et la comparaison des opinions émises, il est possible de se faire une idée de l'ordre de grandeur de ces richesses.

Il convenait aussi de faire état des moyens d'exploitation dont on dispose à l'Ouenza ; c'est ce que nous avons exposé dans le chap. III.

Enfin il nous a paru nécessaire de donner quelques notions sur la technologie du fer et d'indiquer la tendance moderne de grouper dans une sorte de mutuelle les métallurgistes consommateurs de minerai de fer. Nous ne pensons pas que cette forme d'exploitation s'impose, mais elle se développe incontestablement. La Société d'études n'a donc rien innové en l'adoptant.

DEUXIÈME PARTIE

ÉTAT EN DROIT DE LA QUESTION DE L'OUENZA A LA DATE DU 10 AVRIL 1908

Constatations et observations préliminaires

Nous avons constaté, dans l'avant-propos, sans du reste nous en expliquer complètement, que la Société concessionnaire des mines d'Ouenza, fondée par MM. Portalis, Muller et Cie, détenait la mine depuis le 30 avril 1903. Elle l'a détenue en fait jusqu'au 9 avril 1908; mais, à cette date, la Société d'études qui pouvait, par son traité du 15 septembre 1901, avoir des prétentions sur la mine, a consenti à ce que celle-ci soit amodiée par la société Portalis, Muller et Cie elle-même à la Société sidérurgique qui est une dérivée de la Société d'études (art. 8 de l'arrangement du 9 avril 1908).

Pour le moment nous ne voulons inférer de cette clause d'amodiation de la mine que les constatations suivantes : tant que l'arrangement du 9 avril 1908 liera ses signataires, la Société concessionnaire des mines d'Ouenza, est bien, dans ses rapports avec la Société d'études, aux droits de M. Pascal, droits résultant du décret du 20 mai 1901. Quant à la Société d'études — qui jusqu'au 9 avril 1908 s'est vu contester par la société Portalis-Muller les droits qu'elle

prétendait avoir sur la minière d'après la convention I des 26 juin-12 juill. 1905 — elle a pu obtenir, en compensation des avantages qu'elle a consentis à sa rivale par les art. 1 à 7 et 9 de l'arrangement, que le décret du 10 avril 1908, approuvant l'amodiation de la minière soit enfin rendu.

Mais qu'on ne s'y trompe pas, le décret du 20 mai 1901, a été édicté sans conditions résolutoires ou suspensives à son exécution, tandis que l'art. 3 du décret du 10 avril 1908, prévoit que ce dernier décret ne sera exécutoire que lorsque les concessions du chemin de fer de Bône et de cetrains emplacements dans le port de cette ville auront été approuvées. Il semblerait, à la lecture de cet art. 3, que la condition suspensive mise à l'exécution du décret du 10 avril 1908 implique une durée indéfinie pour sa réalisation; mais nous savons déjà que la convention complémentaire du 29 janv. 1906, que le décret du 10 avril 1908 a pris soin de rappeler, limite à cinq ans cette durée (1).

Si donc les deux sociétés qui ont transigé le 9 avril 1908, l'ont fait de bonne foi, sans aucune arrière-pensée, il était possible d'espérer avec elles que le Parlement accorderait facilement le chemin de fer et les emplacements demandés au cours de cette période de 5 ans. Or, nous l'avons malheureusement constaté, la concession du chemin de fer, n'a pas encore été approuvée depuis l'année 1908.

Serait-ce que les actes soumis au Parlement seraient irré-

(1) On comprend mieux maintenant ce que nous n'avons que fait entrevoir dans l'avant-propos, à savoir que si le Parlement ne concédait pas le chemin de fer d'ici au 10 avril 1913, l'affaire de l'Ouenza serait ramenée à ce qu'elle était au début de l'année 1902 avec quelques complications en plus. Ces complications résulteraient de ce que par l'art. 8 de l'arrangement, la *Société concessionnaire des mines de l'Ouenza a amodié sa concession de mines de fer à la Société d'études.* Cette dernière société aurait-elle renoncé aux droits qu'elle pourrait faire valoir sur la mine en vertu de son traité du 15 septembre 1901? S'il en était ainsi, elle aurait eu, à cette date, un geste bien généreux et singulièrement imprudent. Nous verrons, dans la 4e partie, la portée et les conséquences légales de ce geste.

guliers, non conformes aux règles du droit? C'est ce que nous allons voir dans le chapitre qui va suivre. Nous examinerons ensuite plus en détail, dans les deux chapitres suivants, l'arrangement du 9 avril 1908 et le décret du 10 avril 1908. Cette étude faite nous connaîtrons tous les éléments qui ont servi de base à la discussion de la question de l'Ouenza devant la Chambre des députés.

CHAPITRE I

Les conventions entre le Gouverneur général de l'Algérie et la Société d'études de l'Ouenza

---

Il existe, comme nous le savons déjà, quatre conventions qui sont :

1° *Convention I.* — Amodiation du canton du Djebel-Ouenza de la forêt domaniale des Ouled-Sidi-Yahia-Ten-Thaleb, renfermant les minières du Djebel-Ouenza.

2° *Convention II.* — Concession d'un chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza avec prolongement sur le Bou-Kadra (avec cahier des charges).

3° *Convention III.* — Convention relative à la concession des divers emplacements dans le port de Bône et ses annexes à la Société d'études de l'Ouenza, sous condition de rétrocession aux sociétés qui lui seront substituées.

4° *Convention complémentaire du* 29 *janvier* 1906.

L'objet de chacune de ces conventions ainsi rappelé, voyons si les contractants ont agi dans les limites de leurs pouvoirs pour contracter.

Section I. — *Les pouvoirs des contractants*

A. — Pouvoirs du Gouverneur général de l'Algérie. — Quels sont les pouvoirs du Gouverneur général d'abord?

Ils sont différents suivant les conventions. Nous sommes ainsi amené à étudier objectivement ces conventions.

La convention I et la convention complémentaire du 29 janvier 1906, ont pour cause finale la location d'une forêt domaniale, avec la particularité que cette forêt renferme une minière de fer. Voyons quelles sont les règles de droit qui doivent s'appliquer aux contrats ayant pour objet la forêt et la minière de l'Ouenza.

Les forêts algériennes sont classées par l'art. 4 de la loi du 16 juin 1851 dans le domaine privé de l'État.

Or, d'après les auteurs qui font autorité en la matière (1), l'Algérie n'a pas en fait de domaine proprement dit et elle ne peut se prévaloir, sur le domaine public ou privé de l'État, que d'un simple droit de jouissance. Ce droit de jouissance peut s'exercer sur les forêts de l'Algérie, en observant les prescriptions du décret du 10 décembre 1860, qui a donné au Gouverneur général le pouvoir de louer les forêts, avec cette restriction que, si la location doit excéder 18 années, cet acte doit être approuvé par décret rendu sous la forme d'un règlement d'administration publique.

Comme ni le décret du 23 août 1898 relatif aux attributions du Gouverneur général de l'Algérie, ni la loi du 19 déc. 1900 portant création d'un budget spécial n'ont élargi les pouvoirs du Gouverneur pour ce qui concerne cette matière, et que l'amodiation dont il s'agit ici devait être faite pour une durée de 60 ans (2), la convention I et la convention complémentaire ont dû être approuvées par décret, le

(1) Sur les particularités du domaine algérien, consulter : Le *Traité élémentaire de législation algérienne* de M. Larcher, t. II, n° 925 et s. Les articles de M. Thomas, dans la *Revue du droit public et de la science politique* de juillet août 1902, n°s 11 et 16. Les *Principes de colonisation et de législation algérienne* de M. Girault, t. III, n° 479.

(2) Art. 7.

Conseil d'État entendu. C'est ce qui a été fait le 10 avril 1908.

Les deux contrats relatifs à la minière étant ainsi régulièrement approuvés, il convient de porter particulièrement notre attention sur l'article 1 de la convention I dont nous croyons devoir reproduire ici le texte intégral : Art. 1er. « L'État cède à bail à la Société d'études de l'Ouenza qui « accepte, la jouissance du canton du Djebel-Ouenza de la « forêt domaniale des Ouled-Sidi-Yahia-ben-Thaleb, avec « la faculté d'exploiter les minières de fer qui s'y trouvent ».

Dans la première partie de cet article le Gouverneur général représentant l'Algérie — qui ne peut prétendre qu'à des droits de jouissance sur la forêt de l'Ouenza — ne cède à la Société d'études, sous réserve de l'approbation par l'exécutif, que la jouissance temporaire de cette forêt. Rien de plus conforme par conséquent au droit et à la doctrine. Mais dans la 2e partie de l'article que nous analysons, il est stipulé que le locataire de la forêt aura la faculté d'exploiter les minières de fer qui se trouvent dans le périmètre loué. Le Gouverneur général n'a-t-il pas ici stipulé outre ses droits? — Non certainement. En effet — la question préjudicielle : « Y a-t-il une minière à l'Ouenza? » résolue, par l'affirmative — le Gouverneur n'a pas aliéné la minière qui au point de vue juridique est considérée comme un immeuble (1), mais il a seulement cédé le droit d'exploiter le fer de la minière sans céder la propriété de la masse à exploiter. Or, une pareille cession a toujours été considérée par la Cour de Cassation comme celle d'un droit mobilier, comme une vente mobilière. Il est donc certain que le Gouverneur général pouvait faire cette vente comme chef de l'administration algérienne. Le Conseil d'État, a été égale-

(1) M. Aguillon, *op. cit.*, n° 695, nos 767 et s.

ment de cet avis quand il a approuvé la convention I dans son intégralité (1).

La convention II a pour objet la concession d'un chemin de fer d'intérêt général. Il suffit de se reporter à la loi du 19 décembre 1900 (art. 1er) pour constater que le chemin de fer de Bône à l'Ouenza a pu être concédé par le Gouverneur général de l'Algérie en vertu de délibérations conformes des Délégations financières et du Conseil supérieur; mais que, ce chemin de fer ayant plus de 20 kilomètres de longueur, il est nécessaire, pour que la concession soit parfaite, que ces délibérations soient approuvées par une loi (2).

La convention III a pour objet la concession à la Société d'études de divers emplacements dans le port de Bône. Ces emplacements seraient rétrocédés aux sociétés qui doivent être substituées à la Société d'études pour exploiter la minière et le chemin de fer.

Il importe en premier lieu de savoir à quelle catégorie domaniale appartiennent ces emplacements. Font-ils partie du domaine public ou du domaine privé de l'État? On chercherait en vain dans la convention III une précision sur ce point, et il a fallu arriver à l'année 1909, pour que le Gouverneur général ait fait connaître que les emplacements à concéder comprenaient deux parties; l'une dépendant

(1) M. Zeiller, inspecteur général des mines, a émis l'avis qu'il n'était pas indispensable de lier, l'une à l'autre, deux amodiations de nature différente, qui ne sont pas nécessairement connexes. Nous partageons également cette manière de voir parce que les autorités administratives, doivent user des prérogatives qui leur sont conférées par la loi. En l'espèce il était inutile de faire approuver par le Gouvernement l'amodiation de la minière de l'Ouenza car cet acte n'est autre chose que la cession d'un droit mobilier entrant dans la compétence exclusive du Gouverneur.

(2) Les chemins de fer d'intérêt local sont concédés par le Conseil général ou par la commune, mais l'utilité publique de ces chemins de fer est déclarée et l'exécution en est autorisée *par une loi* (art. 2, *in fine*, et art. 3 de la loi du 11 juin 1880 applicable à l'Algérie par la loi du 17 juillet 1883).

du domaine privé de l'État l'autre du domaine public (1) (maritime).

Cette imprécision a été cause que des hésitations se sont produites sur le point de savoir si cette concession des emplacements dans le port de Bône comportait l'intervention du Parlement.

Le président (2) de la Commission des travaux publics de la Chambre des députés estimait en 1905 que cette intervention n'était pas nécessaire. En revanche, en juin 1908, le rapporteur (3) de la même commission de la Chambre pour l'affaire de l'Ouenza, à la suite de la considération invoquée par le Gouvernement que la concession était consentie pour un nombre d'années déterminé et dans un but strictement privé, s'est rangé à l'avis du Gouvernement qui était et est toujours de soumettre la convention III à l'approbation parlementaire.

Mais le Gouvernement ne dit pas le droit. Voyons donc si les textes ou la doctrine ne peuvent pas éclairer la question d'une façon satisfaisante.

Puisqu'il s'agit dans la convention III, au moins pour partie, de la concession temporaire d'une partie du domaine public, l'art. 10 du décret du 10 décembre 1860 qui a trait à l'amodiation du domaine privé n'est plus applicable. Inapplicables aussi, parce qu'ils ne visent pas explicitement notre cas, le décret du 23 août 1898 et la loi du 19 décembre 1900; qui ont défini et élargi les pouvoirs du Gouverneur.

Force nous est donc, puisque aucun texte législatif ou

(1) Cf. Rapport supplémentaire de M. Périer, député, nº 2909, Chambre des députés. Annexe au procès-verbal de la séance du 10 décembre 1909, p. 7.

(2) Guyot-Dessaigne.

(3) Rapport de M. Périer, député, nº 1802, Ch. des députés, annexe au procès-verbal de la séance du 19 juin 1908.

réglementaire ne vise, à notre connaissance, une concession analogue à celle des emplacements du domaine public (maritime) qu'il faut mettre à la disposition de la Société d'études, de nous référer aux principes de droit concernant ce domaine.

Celui-ci est inaliénable et imprescriptible, mais l'administration peut concéder à *titre précaire* des droits d'occupation du domaine public contre des redevances au profit de l'établissement gardien (1).

Il est à peine besoin de dire que la précarité, qui est le caractère dominant des concessions temporaires que peut consentir l'administration, ne saurait convenir à l'entreprise de la Société d'études. Cette société a du reste pris ses précautions en faisant introduire dans l'art. 6 une clause qui enlève à la concession des emplacements tout caractère aléatoire ou précaire, puisque ces emplacements sont concédés pour une durée égale à celle de l'exploitation du gisement.

Il résulte donc de ce qui précède, que le Gouverneur général de l'Algérie, n'ayant que des pouvoirs de haute administration, n'a pu concéder *que sous réserve approbative* les emplacements du domaine maritime de Bône nécessaires à l'entreprise.

Les principes de droit public habilitent-ils le Gouvernement à approuver la convention III? Nous ne le pensons pas; et, avec le Gouvernement et la Commission des travaux publics de la Chambre de 1908, nous estimons que l'intervention du Parlement est nécessaire pour approuver la concession des emplacements nécessaires à la Société d'études dans le port de Bône.

(1) *Traité élémentaire de droit administratif*, par M. Barthélémy, p. 148, 3e édit.

B. — *Pouvoirs de MM. Schneider et Carbonel signataires des conventions.* — MM. Schneider et Carbonel, qui ont signé les conventions dont nous nous occupons dans ce chapitre, avaient reçu mandat, à titre de président et de gérant de la Société d'études, de négocier ces conventions avec le Gouverneur général. Les conventions signées, la Société d'études devait approuver, et a, en fait, approuvé ces conventions comme il était prévu dans le préambule de chacune d'elles. Rien dans cette façon de procéder qui ne soit plus conforme aux règles de droit concernant le mandat et la société.

Mais il faut nous arrêter un moment sur l'art. 21 de la convention I et sur l'art. 2 de la convention II. Ces articles prévoient que dans le délai de six mois qui suivra l'approbation des conventions par le Parlement, la Société d'études devra se substituer deux sociétés anonymes qui seront respectivement : la première locataire définitive de la propriété domaniale du Djebel-Ouenza et des emplacements dans le port de Bône, la deuxième concessionnaire du chemin de fer de l'Ouenza à Bône.

On s'est demandé si MM. Schneider et Carbonel de la Société d'études avaient pu, en 1905, contracter en leur propre nom aux lieu et place de ces êtres inexistants, de ces sociétés anonymes qui, au moment où les contrats ont été signés, n'avaient pas de personnalité juridique pas plus qu'elles n'en ont encore du reste aujourd'hui. La vieille règle du droit romain : « Alteri nemo, stipulari potest » n'est-elle pas passée aussi dans notre droit? Sans doute. Au Gouvernement général on s'était alarmé; et, dans une note que nous avons sous les yeux, les exemples de concessions de chemin de fer à des sociétés qui doivent se substituer des compagnies d'exploitation sont produits en grand nombre. Il est fait appel, au cours de cette note, à

la haute autorité de M. Picard, président de section au Conseil d'État, pour renforcer la valeur légale des art. 21 et 2 précités.

A notre sens, MM. Schneider et Carbonel n'ont pas stipulé pour autrui dans les art. 21 et 2 des conventions ; ils ont simplement pris l'engagement, parmi tant d'autres, que deux personnalités juridiques nouvelles *constituées dans des conditions définies aux conventions*, seraient substituées à la Société d'études. Nous ne voyons là qu'une disposition parfaitement correcte et légale.

Le Conseil d'État, en approuvant la convention I, a reconnu que les dispositions contenues dans l'art. 21 de cette convention étaient conformes au droit ; il n'y a aucune raison d'ordre juridique pour que le Parlement soit plus difficile que le Conseil d'État et hésite à approuver l'art. 2 de la convention II qui est conçu et rédigé dans le même sens.

Section II. — *Les clauses contractuelles*

Il nous paraît inutile d'analyser ici toutes les autres clauses contenues dans les conventions puisque nous serons amené, dans la suite de l'étude, à suivre les détracteurs du projet de l'Ouenza dans les attaques qu'ils lui ont fait subir.

Nous aurons alors l'occasion de voir quelles sont les parties vulnérables des clauses y contenues et de connaître les améliorations qui ont été apportées aux conventions.

Section III. — *Le chemin de fer* (1)

Le chemin de fer projeté (2) a une longueur de 193 kilomètres. Partant de Bône, il franchit la Seybouse, traverse la plaine basse comprise entre la mer et le pied des côteaux, passe à côté de Zerizer et entre ensuite dans la vallée de l'oued el-Kébir qu'il remonte jusqu'à son affluent l'oued Bou-Hadjar, puis il suit ce dernier oued qu'il quitte vers le kilomètre 80, pour se développer à flanc de côteau jusqu'au col situé à la limite des vallées de l'oued el-Kébir et de la Medjerda (kilomètre 94) à la cote 748. Un tunnel de 1.450 mètres (du point 94.975 au point 96.475) permet de franchir le col de Sottara.

La ligne descend ensuite dans la vallée de la Medjerda; elle traverse cette rivière et le chemin de fer de Bône à Tunis par un viaduc de 547 mètres de long à la cote 582,50 et à une hauteur de 127 mètres au-dessus du lit de la Medjerda, puis elle monte au col d'Aïn-Guettar (kilomètre 153), atteint la cote 748, redescend jusqu'à la vallée de l'oued Mellègue, qu'elle franchit par un viaduc à 25 mètres au-dessus de la rivière, et remonte jusqu'au pied du Djebel-Ouenza où elle arrive à la cote 586,50. La ligne

(1) Nous avons constaté, dans la 1[re] partie de notre étude consacrée à l'examen de l'état de choses existant à la date du 10 avril 1908, la possibilité d'utiliser la ligne du B.-G. pour le transport d'une certaine quantité des minerais de l'Ouenza. Dans cette deuxième partie, qui doit faire connaître l'état en droit de la question de l'Ouenza, à la même date, nous sommes conduit à étudier, *à l'exclusion de toute autre*, la ligne dont le tracé a été arrêté de concert entre le Gouverneur général et la Société d'études.

Cette étude de chemins de fer très succincte (comme celle qui l'a précédée et comme celles qui suivront) n'a aucune prétention technologique. Nous n'avons d'autre but, dans le texte explicatif et par l'adjonction des croquis éclairant ces explications, que de donner une idée générale des tracés que l'administration algérienne, *seule qualifiée pour procéder en toute connaissance de cause à ces études*, aurait pu ou pourrait adopter.

(2) Carte annexe n° 8.

pourra être prolongée ultérieurement de 23 kilomètres sur la réquisition du Gouverneur général de l'Algérie afin de desservir la minière de fer du Djebel-bou-Kadra qui a été amodiée à la Compagnie du Mokta-el-Hadid (1). Ce tracé, qui est le quatrième de la Société d'études dans la région, évite les fortes déclivités dans le sens de la descente à la mer. Suivant le cahier des charges le maximum des rampes et pentes est fixé à 25 millimètres par mètre. Mais sauf entre Aïn-Guettar et l'Ouenza (40 kilomètres), aucune rampe dans le sens du trafic ne dépasse 5 millimètres, et, même dans cette section, les pentes sont limitées à 10 millimètres.

La ligne est à voie de 1 mètre (largeur des chemins de fer à voie étroite dans le département de Constantine). Les terrains seront acquis pour une double voie; mais les terrassements, les souterrains et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Construite en vue d'un usage industriel, cette voie ferrée sera toutefois livrée au service public des voyageurs et des marchandises six mois après son ouverture au transport des minerais.

(1) Le tracé que nous venons de définir est celui qui est décrit dans le rapport de M. Périer, député, déposé sur le bureau de la Chambre le 19 juin 1908 sous le n° 1802. Nous avons pensé qu'il était inutile de décrire les trois autres tracés qui ont été étudiés par la Société d'études. Une de ces variantes empruntait, sur quelques kilomètres, le territoire tunisien pour franchir le col de Séraïa; les deux autres restaient constamment en Algérie. Différant de quelques kilomètres seulement, les quatre tracés se valent sensiblement. On trouvera à la carte annexe n° 8 les profils en long et les caractéristiques principales; 1° du tracé décrit, 2° des trois autres tracés.

CHAPITRE II

L'arrangement du 9 avril 1908

SECTION I. — *Les clauses contractuelles*

Le moment est venu d'examiner dans les détails cet arrangement du 9 avril 1908, dont nous n'avons jusqu'à présent que laissé entrevoir l'importance et les effets dans l'ensemble de l'affaire. Voyons donc quelles sont les concessions mutuelles que se sont faites les deux sociétés et les avantages corrélatifs qui en ont résulté pour chacune d'elles.

La Société concessionnaire des mines d'Ouenza, par l'art. 8 de l'arrangement, a pris l'engagement d'amodier la mine à la Société sidérurgique pour une durée égale à l'amodiation de la minière.

Ainsi que nous l'avons fait remarquer, MM. Portalis, Muller et Cie qui paraissent avoir ainsi fait un grand sacrifice, ont espéré (1) affermir leur situation en droit pour l'avenir tout en se ménageant au pis aller, et, nous le craignons pour l'Algérie, transitoirement, quelques avantages appréciables.

La Société concessionnaire des mines obtient d'abord pour un million cinq cent mille francs d'actions dans le capital de cinq millions de la Société sidérurgique, et se fait

(1) Cet espoir, s'il a jamais existé, sera déçu comme nous le ferons voir dans la 4e partie.

attribuer 30 % des parts bénéficiaires devant revenir aux souscripteurs du capital (art. 2). En outre une influence assez considérable lui est acquise dans l'administration de la Société sidérurgique puisque quatre places d'administrateur (art. 2) lui sont réservées sur les dix-huit prévues dans le dernier engagement de la Société d'études contenu dans la lettre du 27 mars 1908 (1).

Sur le capital de quatorze millions (2), qui doit être d'après la même lettre celui de la Société du chemin de fer, la Société concessionnaire des mines obtient un million d'actions (art. 3). Voilà pour les avantages financiers.

Restent les avantages devant résulter de l'exploitation du gisement. Ils se traduisent annuellement par l'octroi à la Société concessionnaire de 300.000 tonnes de minerais de fer et de manganèse. En outre, le minerai de cuivre extrait sera rétrocédé à la Société au prix de revient majoré d'un bénéfice industriel normal.

La Société d'études, en compensation des conditions avantageuses auxquelles elle a souscrit en faveur de la Société concessionnaire, conditions que nous venons d'examiner sommairement, s'est vu amodier la mine.

Cette amodiation, non plus contestée comme celle du 15 septembre 1901, mais bien régulière et valable, comme conséquence de l'arrangement lui a permis d'obtenir dès le lendemain de cet arrangement le décret approuvant l'amodiation de la minière.

Il ne restait plus, nous l'avons dit, à la Société d'études et à la Société concessionnaire des mines, dont les intérêts sont liés pendant 5 ans, qu'à attendre qu'il leur soit possible de transporter les minerais au moyen du chemin de fer projeté.

L'art. 9 de l'arrangement présente un intérêt majeur. Pour en comprendre la portée il est indispensable d'avoir

(1) Annexe nº 10.

(2) Nous verrons plus loin que ce capital a été porté à 15 millions.

quelques notions sur la législation des mines en général et sur celle du fer en particulier. Or, dans l'avant-propos, nous n'avons abordé cette législation que pous nous en éloigner tout de suite après avoir constaté son impuissance à régler pratiquement et juridiquement l'exploitation par deux sociétés rivales d'une mine et d'une minière coexistant sur le même terrain.

Cet article nous donne l'occasion d'expliquer pour quelles causes la législation existante présente cette lacune. Mais, les caractéristiques principales de la loi mises en lumière, nous bornerons uniquement nos explications à l'étude de sa plus notoire imperfection qui est celle de la division des minerais de fer en mine et en minière. Nous estimons en effet qu'il n'y a pas lieu de nous perdre dans des dissertations juridiques qui n'auraient aucune portée pratique dans l'affaire de l'Ouenza, depuis que l'arrangement du 9 avril 1908 a fait succéder la paix à la guerre et a consacré, pour ainsi dire, la conclusion d'un armistice entre les deux combattants.

Il résulte des art. 1 à 4 de la loi du 21 avril 1810 l'existence en droit des trois catégories de substances minérales; les mines, les minières et les carrières. Au point de vue qui nous occupe ici, les substances minérales ou fossiles se partagent en deux classes fondamentales : *celle des substances concessibles correspondant à la classe des mines dont la propriété ou le droit d'exploitation ne peuvent s'acquérir que par la voie de la concession*; *celle des substances inconcessibles correspondant aux classes des minières et des carrières dont la propriété appartient au propriétaire superficiaire.*

Avant la concession, la mine est une « *res nullius* » que nul ne peut exploiter et dont nul ne peut disposer, pas même le propriétaire du sol (1). La concession d'une mine est donnée

(1) Il y a controverse à ce sujet. Voir le traité de M. Aguillon, *op. cit.* p. 6 et 42.

par le Gouvernement qui a toute latitude pour adopter la solution qui paraît la meilleure au point de vue de l'intérêt social, sauf certaines obligations de pure forme résultant des formalités de l'enquête légale. Le pouvoir discrétionnaire du Gouvernement est limité au choix du concessionnaire et à la détermination de l'étendue du champ d'exploitation. Ce n'est pas un contrat en effet qui est passé avec l'attributaire, c'est un titre de propriété qu'on lui délivre mais gratuitement d'une part et, d'autre part, avec les droits et charges fixés par la loi.

Après l'obtention de la concession, la mine devient nécessairement et essentiellement une propriété immobilière, perpétuelle, incommutable, entièrement distincte de la propriété du sol, assimilée aussi complètement que possible, au point de vue juridique, à la propriété d'un bien foncier, notamment pour la vente, la location, l'hypothèque et tous autres modes de disposition, sauf qu'elle ne peut être matériellement partagée. De cette assimilation primordiale découle la compétence des tribunaux judiciaires pour toutes les contestations entre intérêts privés auxquelles peut donner lieu la propriété des mines.

Depuis la loi des finances du 8 avril 1910 (art. 4), les redevances que les concessionnaires des mines en France sont tenus de payer à l'État consistent : 1° En une redevance fixe de 0 fr. 50 par hectare ; 2° En une redevance proportionnelle dont le taux sera de 6 % (1) du produit net en faisant état, pour établir ce produit net, non seulement de l'exploitation de la mine, mais aussi de toutes les opérations commerciales ou industrielles consécutives ou accessoires à l'exploitation (2).

(1) Dont 1 % au profit des communes.

(2) L'ancienne redevance proportionnelle (applicable à l'Algérie par le décret du 7 mai 1874) était de 5 % du produit net. Nous ignorons si, depuis 1910 l'Algérie à suivi la France dans l'augmentation de la redevance proportionnelle.

Les caractères généraux des mines et des minières étant ainsi connus il convient de voir si, pour les minerais de fer en particulier qui peuvent appartenir d'après les art. 2 et 3 de la loi à la catégorie concessible ou inconcessible, la distinction est facile à faire.

Le législateur de 1810 a d'abord essayé de distinguer les mines de fer des minières de fer en se basant sur la nature du minerai ; mais ni la nature géogénique des gisements, ni la nature minéralogique des minerais ne permettent d'appliquer à des cas concrets la distinction qu'il a faite par ses art. 2 et 3. Comment en effet établir une ligne de démarcation entre les minerais de fer en filons ou en couches (art. 2) et le minerai de fer d'alluvion? (art. 3). Il suffit de se reporter aux appréciations divergentes de MM. les ingénieurs relativement au gisement de l'Ouenza (pp. 23 et s.) pour se rendre compte combien il est difficile de se faire une idée précise sur cette question.

Pour ajouter à l'imprécision des situations qu'ont voulu viser les articles 2 et 3, le même législateur de 1810 a distingué dans les art. 68 et 69 la mine et la minière non plus d'après la nature du minerai, mais d'après le mode d'exploitation.

Brochant sur le tout, la loi du 27 juillet 1880 a remplacé la première rédaction de la seconde partie de l'art. 70 par un nouveau texte qui, d'après M. Aiguillon : « Pour ne pas être aussi incompréhensible, reste obscur et en tout cas ne laisse pas de présenter bien des difficultés (1) ».

Et voilà pour quelles raisons nous avons été dans l'obligation de donner, dès le début de notre travail, les définitions (au sens juridique) de la mine de la minière et de la carrière, non pas d'après des qualités propres à chaque caté-

(1) *loc. cit.* p. 633.

gorie légale, qualités facilitant leur distinction, mais d'après « L'ensemble des droits soit sur le gîte, soit sur la substance du gîte qu'on peut acquérir ou dont on peut jouir dans des conditions variables suivant la classe dans laquelle le gîte, ou la substance ont été placés par la loi ».

C'est ce qu'on appelle habituellement mettre la charrue avant les bœufs ; car, avant d'habiliter un sujet de droit à jouir de telles ou telles prérogatives légales faudrait-il encore que l'objet sur lequel doit porter le droit soit connu et nettement déterminé quant à son espèce (C. civ. : art. 1129). Or il est à peu près impossible de définir l'objet sur lequel porte le droit toutes les fois qu'il s'agit de mines et de minières de fer coexistant sur le même terrain.

Comme le baron Louis qui disait à ses collègues, les ministres de Louis-Philippe : « Faites-moi de la bonne politique et je vous ferai de bonnes finances », le législateur de 1810 aurait pu dire au Comité et au Service des mines : « Différenciez-moi la mine de la minière et je vous ferai une bonne loi pour les exploiter l'une et l'autre ».

On n'a pas donné à ce législateur le moyen de distinguer la mine de la minière, mais il a quand même fait une loi qui ne peut être appliquée que si la mine et la minière sont réunies dans la même main, c'est-à-dire si on évite toutes les difficultés d'ordre juridique et pratique.

Nous savons maintenant pourquoi les deux sociétés ont dû en arriver à l'arrangement du 9 avril 1908. Nous connaissons les concessions mutuelles qu'elles se sont faites, et nous venons de voir que le propriétaire de la mine doit payer une redevance à l'État.

Nous avons établi également que la minière appartenait au propriétaire du sol, et qu'à ce titre, celui-ci peut céder à qui lui plaît, moyennant un loyer à débattre, le droit d'exploiter cette minière.

Pour l'Ouenza une société unique, la Société sidérurgique, est destinée à exploiter et la mine et la minière. Le loyer afférent à l'exploitation de la minière est prévu par l'art. 11 de la convention I sous la forme de redevances dont l'échelle des tarifs est dégressive. Pour ce qui a trait à la mine il est possible — depuis qu'il a été convenu forfaitairement dans l'art. 9 que les minerais de mine et les minerais de minières seront considérés comme entrant dans la production totale, les premiers pour 1/10 et les seconds pour 9/10 — de calculer quelles seront les redevances que la Société sidérurgique devra payer, puisque tous les éléments (1) du calcul sont connus.

Les redevances concernant la mine et la minière étant ainsi déterminées, le budget algérien fera recette des unes et des autres (2); mais, parce que l'Algérie recevra ces redevances à des titres différents (3) il fallait que la Société d'études fît ratifier cette répartition forfaitaire. Les lettres des 15 et 25 avril 1908 satisfont à cette obligation (4).

SECTION II. — *Les litiges tranchés par l'arrangement*

Jusqu'à présent, soit dans l'avant-propos, soit en étudiant l'art. 9 de l'arrangement du 9 avril 1908, nous n'avons pas voulu pénétrer dans ce maquis de procédure qu'a été l'affaire de l'Ouenza de 1902 à 1908. Il convient cependant, aussi bien à titre documentaire que pour avoir une idée sommaire des contestations nombreuses auxquelles cette affaire a donné lieu, de résumer dans une sorte de tableau schématique les phases de la procédure suivie.

(1) Production de la mine et taux des redevances.

(2) Loi du 19 déc. 1900, art. 4

(3) Comme représentant l'État propriétaire pour la minière, et comme colonie autonome pour la mine.

(4) Annexe n° 13 et annexe n° 14.

Ces phases se rapportent :

1° Aux contrats.

2° Aux autorisations de recherches.

3° Aux demandes d'amodiation de la minière.

4° A la demande de réunion de la minière à la mine.

5° A la question : Y a-t-il une minière à l'Ouenza?

1° *Les contrats relatifs à la mine d'Ouenza.* — Le premier différend, alors qu'il a été constaté que l'exploitation du minerai de fer pouvait être rémunératrice à l'Ouenza, a porté sur l'interprétation de ce contrat du 15 septembre 1901 qui a permis à M. Carbonel d'obtenir au profit de la Société d'études l'amodiation de la minière.

Les jugements indiqués en note (1), dont nous ferons état quand il conviendra, éclairent déjà suffisamment la question principale qu'il sera peut-être nécessaire de trancher un jour, savoir : A qui appartient la mine de l'Ouenza? Mais cette question ne devant pas se poser tant que l'arrangement du 9 avril 1908 sera en vigueur, nous n'avons pas à l'examiner ici, et nous passons tout de suite à l'étude des autres phases de la procédure.

2° *Autorisation de recherches.* — Dès le 21 janvier 1902 M. Vérane, se disant aux droits de M. Pascal, avait demandé l'amodiation de la minière du Djebel-Ouenza ; mais de son côté, M. Carbonel sollicitait (nous le savons déjà), à la date du 9 mai 1902, l'autorisation d'exploiter toute la minière de fer du domaine forestier du Djbel-Ouenza.

Le 7 juillet 1902 M. le Préfet de Constantine autorisait M. Carbonel, représentant la Société d'études, à exécuter l'exploration des régions : « Sur lesquelles peut se

(1) Tribunal civil de Marseille : jugement du 29 juin 1904.

Cour d'appeld'Aix : Arrêt du 10 juin 1905, confirmatif du jugement précédent.

Tribunal civil de la Seine (1re chambre) : jugement du 18 fév. 1908. *Gazette des tribunaux* du 25 mars 1908.

« former une minière dans les terrains domaniaux de l'Ouenza ». M. Vérane ayant protesté contre cette autorisation, recevait la réponse suivante du Préfet : « En réponse à « votre lettre du 12 septembre dernier, relative aux travaux « d'exploration exécutés par M. Carbonel sur le périmètre « de la concession de l'Ouenza, j'ai l'honneur de vous faire « remarquer que le propriétaire du sol conserve dans l'in- « térieur d'une concession tous ses droits sur les substances « non désignées à l'acte de concession. Les minerais de fer « de minière n'étant pas concédés, l'État avait donc le droit « d'accorder à M. Carbonel un permis de recherches de ces « minerais. »

3° *Demandes d'amodiation de la minière.* — A la date du 31 mars 1903, deux contrats à option étaient signés par le Gouverneur général et la Société d'études de l'Ouenza pour l'amodiation de la minière de l'Ouenza, la concession d'un chemin de fer d'intérêt général de Bône à l'Ouenza et la concession d'emplacements dans le port de Bône; mais, le 23 avril 1903, M. Portalis déclarant agir au nom de la Société concessionnaire des mines d'Ouenza, demandait l'amodiation de la minière comme substitué aux droits de M. Vérane dans les effets de sa demande du 21 janvier 1902 (ci-dessus). Le 18 mai 1903, le Gouverneur général répondait à M. Portalis qu'il avait signé, le 31 mars, les contrats à option, mais qu'ils pouvaient ne pas être confirmés par la Société d'études et que dans cette éventualité il l'invitait à faire des offres fermes pour l'amodiation de la minière.

4° *Demande de réunion de la minière à la mine.* — Le 30 juin 1903, M. Portalis répondait au Gouverneur qu'il ne croyait pas devoir insister sur sa propre demande d'amodiation, mais il demandait purement et simplement la réunion de la minière à la mine. Le 21 octobre 1904, le Conseil général des mines ayant conclu au rejet de cette

demande, M. Portalis la retirait, arrêtant ainsi la procédure engagée.

5° *Y a-t-il une minière à l'Ouenza?* — Le 15 décembre 1904, M. Portalis, agissant comme administrateur délégué de la Société concessionnaire des mines d'Ouenza, et voulant essayer de faire reconnaître qu'il n'y aurait pas de minière à l'Ouenza, assignait M. Carbonel devant le tribunal civil de Guelma pour s'entendre condamner à des dommages-intérêts pour avoir procédé, sans droit, à des travaux dans le périmètre de la concession.

Par jugement du 15 février. 1906 (1), ce tribunal a déclaré la Société concessionnaire mal fondée dans toutes ses demandes et les a rejetées. M. Portalis a appelé de ce jugement qui a été déféré à la cour d'Alger; l'arrêt n'a jamais été rendu.

En somme, de tous les litiges que nous venons d'examiner très rapidement, un seul, celui relatif aux contrats, peut être remis en cause par les deux sociétés après le 10 *avril* 1913, *si la solution définitive de la question de l'Ouenza n'est pas intervenue au Parlement avant cette date.* C'est donc dans la quatrième partie que nous reprendrons l'étude de la propriété de la mine.

(1) *Gazette des tribunaux*, numéro du vendredi 9 mars 1906.

CHAPITRE III

Le décret du 10 avril 1908

Au point où nous en sommes arrivé de notre étude, et par les développements qui précèdent, le décret du 10 avril 1908 est connu à peu près dans son intégralité.

Nous avons été amené, notamment en examinant les pouvoirs du Gouverneur général à propos de la convention I, à constater la nécessité d'un décret pour approuver l'amodiation du canton du Djebel-Ouenza, et nous avons même analysé à ce moment l'art. 1 de notre décret.

L'art. 2 n'est que la confirmation d'engagements pris par la Société d'études dans la lettre du 27 mars 1908 (1), et nous avons commenté l'art. 3 au début de la 2e partie dans les « constatations et observations préliminaires ». Il nous paraît inutile de reprendre avec plus de détails l'explication de ce document marquant, comme nous l'avons dit, le terme de la période des procès et l'origine de la phase parlementaire.

(1 Annexe nº 10.

RÉSUMÉ DE LA DEUXIÈME PARTIE

Il paraît nécessaire, avant de voir quels coups seront portés dans le Parlement au projet de l'Ouenza, de passer une sorte de revue des conventions à propos desquelles ce combat sera livré.

C'est d'abord la convention I dont les clauses seraient applicables (nous l'avons dit) depuis le 10 avril 1908, si l'exécution du décret approbatif de cette convention n'était pas subordonné à l'approbation des conventions II et III.

Rappelons que cette convention I doit être complétée et modifiée : par la convention complémentaire du 29 janvier 1906, la lettre du 8 juin 1906 (1) et les trois premiers paragraphes de la lettre du 27 mars 1908, convention et lettres visées dans le préambule du décret (2).

La convention II, nous l'avons établi, nécessite en l'état

(1) Cette lettre n'a pas été reproduite aux examens puisque le préambule du décret du 10 avril indique nettement son objet.

(2) L'arrangement du 9 avril 1908, n'a pas évidemment été visé par le décret du 10 avril 1908, mais il est à remarquer que des articles 2, 4, 5, 6, 7, 8, et 9 de l'arrangement modifiant la convention I, seul l'art. 9 a été explicitement ratifié par le Gouverneur dans sa lettre du 25 avril 1908. Les engagements contenus aux autres articles sont évidemment valables *inter partes*, mais le Gouverneur général ne les ayant pas approuvés, comme il l'a fait pour l'article 9, nous n'avons pas cru devoir modifier et compléter la convention I aux annexes, en conformité des dispositions contenues dans les art. 2, 4, 5, 6, 7 et 8 de l'arrangement.

actuel de la législation l'approbation du Parlement. Elle a été modifiée par le § 4 de la lettre du 27 mars 1908 (1).

Enfin la convention III, qui, comme la convention II, doit être approuvée par le Parlement, pour les raisons que nous avons données, se présente devant le législateur sans aucune correction ou amélioration depuis qu'elle a été signée en 1905.

(1) La convention II a été également amendée par l'art. 3 de l'arrangement du 9 avril 1908; mais, pour les raisons que nous venons de donner en note à propos de la convention I, nous n'avons pas rectifié le texte de l'annexe nº 6 d'après cet art. 3 de l'arrangement.

TROISIÈME PARTIE

LE PROJET DE L'OUENZA AU PARLEMENT

Étapes successives de l'affaire et remaniements apportés aux conventions avant la discussion au fond de l'affaire de l'Ouenza

L'affaire de l'Ouenza étant en état dès le 10 avril 1908, comme nous venons de l'exposer, le Gouvernement déposait le 1er juin 1908 sur le bureau de la Chambre des députés un projet de loi (1) ayant pour objet : « d'approuver « les conventions passées entre le Gouverneur général de « l'Algérie et la Société d'études de l'Ouenza pour la con- « cession d'un chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza, avec « prolongement éventuel sur le Bou-Kadra et la concession « de divers emplacements dans le port de Bône et décla- « rant d'utilité publique, à titre d'intérêt général, le che- « min de fer sus-visé (2).

(1) Annexe n° 15.

(2) Le projet de loi du 1er juin 1908 n'est pas le premier en date relatif à l'affaire de l'Ouenza. Le Gouvernement avait déjà déposé le 12 juill. 1905, un projet de loi ayant pour objet « *d'approuver les conventions* passées entre le « Gouverneur général de l'Algérie et la Société d'études de l'Ouenza *pour l'a- « modiation des minières du Djebel.-Ouenza,* la concession du chemin de fer de « Bône au Djebel-Ouenza avec prolongement éventuel sur le Bou-Kadra et la

Ce projet, après renvoi à la Commission des travaux publics des chemins de fer et des voies de communication, faisait l'objet d'un rapport favorable de M. Périer, député (1) et venait en discussion dans la séance du 29 juin 1908; mais, après de très courts débats, sans que la question fût abordée au fond en raison de l'absence de M. le Ministre des travaux publics, l'ajournement pur et simple était voté par 448 voix contre 120.

L'affaire devait revenir en octobre 1908. A cette date la Chambre entreprit la discussion du budget de l'exercice 1909 et l'on convint d'attendre le moment où ce budget serait transmis au Sénat pour demander à la Chambre d'aborder la question de l'Ouenza. Effectivement le rapport de M. Périer fut inscrit à l'ordre du jour après la réorganisation de l'artillerie, mais le projet de cette réorganisation souleva un tel débat que la session fut close sans que l'affaire de l'Ouenza pût être discutée.

On comptait qu'elle pourrait enfin venir à la rentrée de janvier 1909; mais la Chambre décida, le 14 janvier de consacrer toutes ses séances à la discussion de l'impôt sur le revenu, et elle se refusa, par 372 voix contre 205, à consacrer une séance spéciale au projet de l'Ouenza.

« concession de divers emplacements dans le port de Bône et déclarant d'utili-
« té publique, à titre d'intérêt général le chemin de fer sus-visé (Chambre des députés. Annexe au procès-verbal de la séance du 12 juilllet 1905, nº 2634). Mais la Commission des travaux publics de la Chambre, à laquelle avait été renvoyé le projet, n'avait pas cru devoir le conserver. Elle avait fait connaître au Ministre des travaux publics que l'amodiation des minières ne relevait pas du pouvoir législatif, (La commission avait raison sur ce point, nous l'avons établi) ainsi du reste que la concession des divers emplacements dans le port de Bône (et sur ce point la Commission était dans l'erreur, nous le savons déjà). La Commission ajoutait que l'amodiation des minières comprises dans le périmètre de la mine concédée à M. Pascal avait donné naissance à un litige dont les tribunaux étaient saisis et que, dans ces conditions, approuver la concession du chemin de fer serait implicitement confondre les pouvoirs législatif et judiciaire.

(1) Chambre des députés. Annexe au procès-verbal de la séance du 19 juin 1908, nº 1802.

Enfin le vote de l'impôt sur le revenu tirant à sa fin, le tour de l'Ouenza allait venir en rang utile lorsque, le 12 mars 1909, alors qu'il était permis d'espérer que la Chambre des députés aborderait sans désemparer la question de l'Ouenza, M. le Président du conseil retirait le projet de loi « Parce que M. le Ministre de la marine avait « présenté certaines objections graves au point de vue de « la nécessité d'avoir des approvisionnements de charbon à « Bizerte ». Un député du groupe socialiste profitait de l'occasion pour demander : « Qu'il ne soit pas créé de parts « de bénéfice dans la Société sidérurgique ».

A la suite de ce retrait, M. le Ministre des travaux publics avait demandé par dépêche du 6 avril 1909 au Gouverneur général de l'Algérie de faire étudier un nouveau tracé pénétrant sur le territoire tunisien, s'y raccordant avec les lignes desservant le port de Bizerte et reprenant ensuite la direction de l'ouest pour aboutir au port de Bône. Ce tracé devait permettre d'envoyer à Bizerte les minerais de Bou-Kadra et peut-être une partie de ceux de l'Ouenza.

Le projet de cette nouvelle voie ferrée était soumis à une enquête d'utilité publique, dans le département de Constantine, en avril 1909, et il soulevait une opposition unanime, tant au sein des assemblées locales qu'aux Délégations financières et au Conseil supérieur. Mais l'Algérie fit mieux, à cette époque, que de réfuter les motifs invoqués par le Gouvernement pour détourner les minerais sur Bizerte; elle prit à son compte et fit prendre à la Société d'études des engagements qui sont résumés dans la lettre de cette Société du 9 décembre 1909 (1).

D'autre part, au cours de la nouvelle étude entreprise

(1) Annexe nº 18.

en exécution des prescriptions de la dépêche ministérielle du 6 avril 1909, M. le Gouverneur général était entré en pourparlers avec la Société d'études afin d'apporter aux conditions de la concession du chemin de fer des modifications répondant aux objections formulées, soit au sein du Parlement, soit dans la presse, contre certaines dispositions de la convention intervenue et du cahier des charges qui y est annexé. Ces négociations avaient abouti, le 20 octobre 1909, à la conclusion d'un avenant (1) qui rectifie la convention (2) et le cahier des charges dont il s'agit.

Cet avenant a été porté à la connaissance de la Commission des travaux publics de la Chambre par la lettre du 25 octobre 1909 (3) de M. le Ministre des travaux publics qui explique les motifs de ces rectifications.

Faisant état des nouveaux engagements, M. Périer déposait, le 10 décembre 1909 sur le bureau de la Chambre un rapport supplémentaire (4) tendant à faire approuver un projet de loi (5) rectifiant celui qui avait été proposé le 19 juin 1908.

C'est sur le projet de loi du 10 décembre 1909 que la discussion au fond de la question de l'Ouenza s'est ouverte et poursuivie dans les séances des 21 janvier, 4 février (2 séances) 11 février, 18 février, 23 et 25 mars 1910. A cette dernière date, la discussion générale a été close, malgré l'opposition du groupe socialiste, et, depuis, cette question n'a pas été remise en discussion.

(1) Annexe n° 17.

(2) Il est à remarquer que l'avenant du 20 octobre 1909, qui a supprimé les parts de bénéfice dans la Société d'exploitation du chemin de fer (art. 4 de la convention II) n'a pas étendu cette disposition à la Société sidérurgique (art. 22 de la convention I).

(3) Annexe n° 16.

(4) Chambre des députés. Annexe au procès-verbal de la séance du 10 décembre 1909 n° 2909.

(5) Annexe n° 19.

Nous allons donc pouvoir passer maintenant à l'examen des objections et des critiques qui ont été faites au projet de l'Ouenza dans le Parlement.

Pour la commodité de l'exposition, et sans que cette division ait évidemment un caractère de stricte exactitude, nous classerons MM. les députés hostiles ou hésitants en ce qui concerne la question de l'Ouenza en quatre catégories :

La première, comprenant peu de députés, a repris les arguments en faveur du transport à Bizerte d'une partie des minerais algériens. L'étude des objections développées à la tribune par ces députés nous fournira l'occasion d'étudier dans son ensemble ce malencontreux renvoi du 12 mars 1909, auquel le Gouvernement dans un esprit très louable évidemment, s'est peut-être trop vite rallié.

La deuxième catégorie comprend la presque totalité des députés socialistes. Ceux-ci ne veulent entendre parler à aucun prix des conventions qui sont soumises au Parlement et entendent que l'Algérie reste maîtresse de ce qui est sa propriété, le Djebel-Ouenza, qu'elle exploite le gisement et le chemin de fer en associant largement les travailleurs algériens aux bénéfices de l'exploitation. Ce groupe ne serait pas fâché de voir ajourner l'affaire de l'Ouenza, comme toutes les affaires de mines qui se présentent actuellement, jusqu'à ce que le projet de nationalisation des mines soit adopté.

La troisième catégorie de députés accepterait les conventions à condition qu'elles subissent quelques remaniements.

Enfin une grande partie de la Chambre, peut-être insuffisamment renseignée, se retranche derrière la réforme imminente de la loi des mines pour gagner du temps. Ce sont ces derniers députés qui, par l'appoint considérable qu'ils

ont donné aux adversaires irréductibles du projet, ont été cause que les richesses de l'Ouenza sont encore inexploitées.

CHAPITRE I

Détournement des minerais sur le port de Bizerte

Introduction

Les arguments développés à la tribune de la Chambre en faveur du détournement d'une partie du minerai vers le port de Bizerte n'étant que le développement des desiderata formulés dans la dépêche du 6 avril 1909 de M. le ministre des Travaux publics à M. le Gouverneur général, il convient d'abord de savoir ce que contenait cette dépêche. Voici quels en sont les passages essentiels :

« D'après les dispositions prévues à la convention et « au cahier des charges annexé au dit projet, ce chemin de « fer, devait être établi à voie étroite ; son tracé entière- « ment situé en Algérie, recoupait vers Sidi-Bader (1), la « ligne de Bône à Souk-Ahras et à Tunis, mais ne compor- « tait aucun raccordement avec cette ligne qui, d'ailleurs, « est à voie large, Aucun échange n'était, dès lors, possible « entre les réseaux déjà existants et la ligne nouvelle ; les « minerais extraits des deux gisements de l'Ouenza et du « Bou-Kadra chargés sur cette ligne ne pouvaient, par « suite, être exportés que par Bône. Or, l'attention du Gou- « vernement a été récemment appelée sur l'utilité qui s'at- « tachait, au point de vue des intérêts de la défense natio-

(1) Consulter la carte annexe n° 20 pour tout ce qui se rapporte au chap. Ier.

« nale, à pouvoir diriger sur le port de Bizerte une partie « de ces minerais; ceux-ci constitueraient, en effet, pour « les navires charbonniers, un fret de retour toujours assu- « ré, il serait en conséquence possible de créer et d'entrete- « nir, dans des conditions particulièrement favorables, les « importants approvisionnements de combustible nécessai- « res à notre grand arsenal africain.

« En outre, les hauts-fourneaux et les usines métallurgi- « ques dont il n'est pas interdit d'envisager la création à « Bizerte, si ce port devient le point de passage d'un trafic « important de minerais de fer, ne seraient point sans ren- « forcer, d'une manière certaine, sa puissance militaire.

« Il a paru, dès lors, au Gouvernement que tout en con- « tinuant à poursuivre la déclaration d'utilité publique d'un « chemin de fer de Bône au Djebel Ouenza et au Djebel Bou- « Kadra, il y aurait lieu d'assurer la possibilité de diriger « sur Bizerte une partie des minerais extraits des gisements « desservis par ce chemin de fer et de modifier, à cet effet, « la tracé primitivement prévu, de telle manière que la « ligne nouvelle se raccorde aux lignes tunisiennes aboutis- « sant à ce port. Cette jonction présenterait, en outre, « pour les mouvements de troupes nécessaires en cas de « mobilisation, des avantages incontestables ».

Comme conséquence, le Gouverneur général est invité à préparer un nouveau projet dans les conditions envisagées par le Gouvernement.

« 1° La voie large sera substituée à la voie étroite pour « l'établissement du chemin de fer;

« 2° La ligne, au lieu de se diriger vers le nord à partir « du D. Ouenza, s'infléchira vers l'est, franchira la frontière « tunisienne en suivant la vallée de l'oued Mellègue, se « raccordera vers Nebeur, à la ligne de Nebeur à Bizerte « (par Béja et Mateur), puis remontera vers le nord-ouest

« à Ghardimaou, où elle coupera la ligne de Souk-Ahras « à Tunis; elle rejoindra, près de la frontière algérienne, le « tracé primitivement prévu, passera par ou près de Bou- « Hadjar et Combes et se terminera à Bône;

« 3° La société d'études de l'Ouenza et la Compagnie « Bône-Guelma devront s'engager à accepter l'établisse- « ment de tarif communs comportant, pour l'expédition des « minerais de fer au départ de l'Ouenza et du Bou-Kadra, « les mêmes prix sur Bône et sur Bizerte; il conviendra que « cet engagement soit ratifié, en ce qui concerne la Compa- « gnie du Bône-Guelma, par le Gouvernement tunisien;

« 4° La Compagnie du Mokta-el-Hadid, amodiataire de « la minière du Bou-Kadra, en vertu de la convention des « 1er juin 1907-23 décembre 1908, confirmera l'engagement « déjà contenu en principe dans sa lettre du 6 mars 1909, d'ex- « pédier sur Bizerte la totalité de la production de la dite « minière.

« Avec les dispositions ci-dessus définies, le port de Bi- « zerte, déjà assuré de recevoir les minerais des gisements « tunisiens desservis par les deux lignes de Nefzos et de « Nebeur, deviendrait aussi le débouché des minerais du « Bou-Kadra, son trafic pourrait enfin s'augmenter d'une « fraction de la production du gisement de l'Ouenza.

« L'importance du trafic total ainsi assuré à Bizerte sau- « vegarderait d'une manière satisfaisante les intérêts spé- « ciaux que le Gouvernement se préoccupe de défendre ».

A nous en tenir, pour le moment, à la dépêche que nous venons de reproduire, on constate que le Ministre des Travaux publics, ayant pour but principal de renforcer la puissance militaire de Bizerte, se proposait d'y arriver, en détournant en faveur de ce port, la totalité des minerais du Bou-Kadra et une partie des minerais de l'Ouenza. Ce faisant il devait en résulter, d'après la dépêche ci-dessus:

1° Que les navires charbonniers trouveraient à Bizerte, grâce aux minerais algériens, un fret de retour toujours assuré.

2° Que l'apport supplémentaire des minerais algériens à Bizerte, augmentant le trafic commercial de ce port, entraînerait la création de hauts-fourneaux qui renforceraient la puissance militaire de la place.

M. le Ministre des Travaux publics, après avoir ainsi défini le but qu'il poursuivait en faveur de Bizerte et indiqué que le moyen d'y arriver consiste à raccorder la ligne Ouenza-Bône aux lignes tunisiennes, faisait ressortir que cette jonction de lignes ferrées présenterait pour les mouvements de troupes nécessaires en cas de mobilisation des avantages considérables.

Si le raccordement des lignes, exécuté dans les conditions définies dans la dépêche du 6 avril devait permettre d'obtenir les heureux résultats qui sont évoqués par le ministre, nul doute que l'Algérie, animée avant tout d'un esprit patriotique qui ne peut être suspecté, n'eût souscrit à ce projet de détournement que les principes de sa législation et la sauvegarde de ses intérêts économiques lui faisaient un devoir, sinon de combattre, au moins d'examiner en toute bonne foi. Mais nous savons qu'au cours de l'enquête à laquelle le nouveau projet a été soumis les assemblées algériennes de tout ordre se sont élevées avec énergie contre son adoption (1).

(1) Il nous est impossible, sous peine de donner une ampleur trop grande à notre travail, de reproduire ici les arguments fournis dans ces assemblées contre le projet; ils sont développés dans les documents suivants qu'il est facile de se procurer :

Conseil municipal de Bône, Rapport de M. Marchis maire, nos des 5, 6, 7 avril 1909 de la *Démocratie algérienne*.

Chambre de commerce de Bône, Rapport de M. F. Journet, imp. Mariani, Bône.

Délégations financières. Rapport de M. Vérola, séance du 10 juin 1909, Imp. du Gouvernement général.

Le Gouverneur général de l'Algérie a, de son côté, présenté à l'encontre de ce projet des arguments très sérieux (1). Il a fait remarquer que s'il est nécessaire de procurer au port de Bizerte un trafic d'importation considérable, les richesses minières de la Tunisie suffiront à le fournir. Les mines desservies par les chemins de fer de Bizerte à Nebeur et de Bizerte au Nefzas sont en effet susceptibles d'envoyer dans ce dernier port plus de 600.000 tonnes, et ce chiffre pourrait être doublé si on reliait au chemin de fer de Nebeur les gisements d'Ameïda, de Slata et de Djerissa.

Il y a lieu d'ailleurs de faire observer que la fraction du minerai qui sera transportée en France sur la ligne Ouenza-B.-Hadjar-Bône le sera, à raison des lois existantes, exclusivement sous pavillon français, il en serait tout autrement s'il était expédié de Bizerte. *Notre marine marchande est donc grandement intéressée à ce que Bône soit le port d'embarquement des richesses de l'Ouenza et de tous les produits, phosphates et autres amenés au moyen de la ligne à construire.*

Il est indiscutable que si l'on envoyait du minerai algérien à Bizerte, le trafic commercial de ce port en serait augmenté d'autant ; mais, convient-il de ruiner Bône pour enrichir Bizerte, convient-il de frustrer l'Algérie de ses droits les mieux établis si les raisons majeures invoquées de défense nationale sont infondées ?

Convient-il, alors que cela n'a été fait dans aucun port militaire français ou étranger, de faciliter au détriment d'un port parfaitement aménagé comme celui de Bône, le déve-

Conseil supérieur. Rapport de M. Joly, séance du 28 juin 1909, imp. du Gouvernement général.

Conseil supérieur. Discours de M. de Peretti, séance du 28 juin 1909, Imp. Pompéani à Bône.

(1) Cf. *J. Off.* Ch.des députés, 1re séance du 21 janvier 1910, p. 244.

loppement de Bizerte port marchand qui gênerait considérablement Bizerte port militaire (1) ?

Nous avons constaté, avec le Gouverneur général de l'Algérie, que Bizerte avait dans son hinterland un fret de retour suffisant pour ses navires charbonniers ; nous savons, cette constatation faite, que l'Algérie s'est quand même engagée à organiser à l'aide de ses compagnies de chemins de fer voisines de la Tunisie, un stock de charbon qui sera constamment renouvelé, pouvant être dirigé sur Bizerte au premier signal. Nous nous proposons d'étudier ici, plus particulièrement, les points suivants à propos desquels toutes les indications voulues n'ont peut-être pas été données :

Pouvait-on compter sur la création de hauts-fourneaux à Bizerte, si ce port avait reçu les minerais algériens du Bou-Kadra et une partie de ceux de l'Ouenza?

Convient-il, pour faciliter les mouvements de troupes à la mobilisation, de raccorder d'autres lignes algériennes et tunisiennes que celle de Duvivier, Ghardimaou, Bizerte-Tunis pour laquelle le raccord est déjà fait?

Par le retrait du projet de loi, le 12 mars 1909, et par le renvoi, le 6 avril 1909, au Gouverneur général aux fins de redressement des conventions relatives à l'Ouenza, le Gouvernement a-t-il agi dans la plénitude de ses droits?

SECTION I. — *Pouvait-on compter sur la création de hauts-fourneaux à Bizerte, si ce port avait reçu les minerais algériens du Bou-Kadra et une partie de ceux de l'Ouenza?*

Nous avons vu dans la première partie, sous le titre : « Conditions modernes d'exploitation », que les hauts-

(1) Cf. *J.-Off.* Ch. des députés, séance du 23 mars 1910, p. 1567. Discours de M. Thomson député; et *contra*, discours de MM. Charles Leboucq et amiral Bienaimé, p. 1574.

fourneaux se sont installés en France soit sur le fer, soit à proximité de la houille, soit auprès des grands ports importateurs de minerai. Nous n'avons pas constaté que l'auteur, auquel nous avons emprunté les renseignements consacrés à cette question, ait mentionné l'existence de hauts-fourneaux auprès des ports exportateurs de minerai.

Peut-on espérer que pareille aubaine écherra un jour à un des ports quelconques du nord de l'Afrique qui doivent s'approvisionner de combustible en France ou en Angleterre? Est-ce que Bône, est-ce que Beni-Saf, qui ont exporté dejà des quantités importantes de minerai de fer, ont vu s'élever des hauts-fourneaux à côté de leur débarcadère? Oui, pour Bône, qui a fait un timide essai en installant une usine pour le traitement des minerais des Béliétas, gisement situé à 2 kilomètres de l'usine et à 4 kilomètres du port. Et cependant, alors que dans ces conditions particulièrement favorables, le prix de transport du minerai était réduit au minimum, l'entreprise a complètement échoué.

Mais ne nous arrêtons pas à cette constatation unique concernant la question et voyons si d'autres observations nous permettent d'être plus optimiste.

On se rappelle, d'après les renseignements que nous avons déjà donnés, qu'il faut, en nombres ronds, 3 tonnes de minerai contre 1 tonne de coke pour produire une tonne de fonte. A ne considérer que le poids des matières premières et puisque leur prix de revient entre pour 80 % dans le prix de la tonne de fonte, les hauts-fourneaux devraient venir vers le minerai. Mais, à poids égal, le transport du coke est plus coûteux, car il vaut quatre ou cinq fois plus que le minerai et son volume est presque cinq fois plus grand (1). Double raison qui diminue l'avantage

(1) Cf. M. Sauvaire-Jourdan. *Revue politique et parlementaire* p. 254.

qu'il y a à faire venir le coke de France ou d'ailleurs, au lieu d'envoyer le minerai aux hauts-fourneaux existants.

Mais pourquoi faire venir du coke, dira-t-on, et pourquoi pas de la houille? En effet, on pourrait faire venir de la houille, mais il faudrait installer des fours à coke à Bizerte. Que ferait-on des sous-produits de ces fours dans cette ville?

Reste enfin une raison décisive selon nous. Il ne suffit pas, en supposant la chose possible, de créer des hauts-fourneaux et par conséquent des usines — puisque, comme nous l'avons dit, la caractéristique de l'industrie du fer est d'intégrer toutes les opéations qui permettent de livrer le produit fini (1) — il faut autant qu'il se peut disposer d'un marché local important pour écouler ces produits. Or cette condition n'est pas réalisée à Bizerte, même par la fourniture éventuelle de matériel à l'arsenal maritime, pas plus malheureusement qu'en aucun autre port tunisien ou algérien.

Pour les raisons que nous venons de donner, il ne nous paraît pas probable que, si Bizerte devait recevoir les quelques 5 ou 600.000 tonnes supplémentaires de minerai de fer algérien, des hauts-fourneaux s'élèveraient fatalement aux environs de cette ville et que, conséquemment, la puissance militaire du port en serait augmentée (2).

(1) *Op. cit.* M. Sauvaire-Jourdan. R. P. P. p. 253.

(2) *Contra*, M. Bedouce député. *J. Off.* 2e séance du 4 févr. 1910, p. 596.

SECTION II. — *Convient-il, pour faciliter les mouvements de troupes à la mobilisation, de raccorder d'autres lignes algériennes et tunisiennes que celle de Duviver, Ghardimaou, Bizerte-Tunis, pour laquelle le raccord est déjà fait* (1)?

En Algérie il est arrivé quelquefois que la construction d'un chemin de fer ne s'imposant pas absolument pour des considérations d'ordre économique, on a eu recours à cet argument: « soit, mais il présente un grand intérêt stratégique ».

Il ne faudrait pas, il nous semble, invoquer le secours de l'intérêt stratégique quand il n'y a pas trace d'un pareil intérêt.

Voyons, très brièvement, quel rôle est dévolu aux chemins de fer algériens et tunisiens en cas de guerre ou de trouble intérieur ; et pour cela, demandons-nous d'abord quel ennemi peut menacer les deux pays (2).

Nos possessions nord-africaines peuvent être attaquées du côté de la mer par des navires ennemis qui, après avoir bombardé nos places maritimes (3), débarqueraient des troupes pour réquisitionner des vivres, des munitions et imposer le paiement d'une contribution de guerre; ou bien, sans que cette deuxième hypothèse soit exclusive de la précédente, quelques fanatiques indigènes peuvent fomenter en un point quelconque du territoire, mais plus parti-

(1) Nous ne ferons état, dans cette section, que de renseignements que tous les Algériens, appartenant ou non à l'armée, possèdent. Les considérations que nous allons développer, relativement au rôle stratégique des voies ferrées, nous sont absolument personnelles. Elles n'ont été inspirées de près ou de loin par la connaissance d'aucun plan de mobilisation officiel.

(2) Nous ne nous occupons pas ici des opérations qui se sont déroulées ou qui peuvent se continuer sur la frontière algéro-marocaine et il reste un autre point de vue qui sera examiné plus loin: c'est celui du transport des troupes d'Algérie et de Tunisie en France.

(3) Voir au *J. Off.* du 8 déc. 1910, la Convention de La Haye concernant le bombardement par des forces navales en temps de guerre.

culièrement dans le sud, des troubles que nos soldats devraient réprimer.

Les garnisons les plus importantes étant rassemblées, aussi bien en Algérie qu'en Tunisie, dans les villes côtières, ou dans celles peu éloignées de la côte, il faudrait, pour permettre à ces troupes de se porter rapidement vers la région maritime menacée :

1º Que la ligne principale Tlemcen-Sainte-Barbe du Thélat - Maison Carrée - Beni - Mançour - Kroubs-Duvivier-Djedeida-Tunis-Sousse-Sfax et Gabès soit à voie large sur tout son parcours et ait un grand rendement grâce à son tracé et au matériel disponible ;

2º Que les lignes de rattachement aux places maritimes importantes : *Oran*-Sainte Barbe, *Alger*-Maison Carrée, *Bougie*-Beni Mançour, *Philippeville*-Constantine-Kroubs, *Bône*-Duvivier, *Bizerte*-Djedeïda, soient construites et exploitables dans les mêmes conditions que la ligne principale.

Ceci dit, nous en avons fini avec les lignes stratégiques destinées à aider à une contre-attaque du côté de la mer. Si les navires ennemis, au lieu de s'en prendre aux places tête de ligne dont nous venons de parler, opéraient un débarquement sur une plage quelconque, il appartiendrait à l'autorité militaire de prendre, en utilisant si possible, les autres lignes de rattachement à la côte, toutes dispositions de défense qu'elle jugerait convenable. Mais à notre avis, un réseau côtier de chemins de fer organisé comme nous venons de l'exposer suffirait à remplir le rôle stratégique, qui lui incombe de transporter rapidement des renforts de troupes sur les zones côtières menacées (1).

(1) On pourrait à la rigueur admettre, puisque la chose est presque entièrement faite actuellement, que les lignes St-Charles-Bône-La Calle soient prolongées jusqu'à Tabarka, de façon à constituer dans cette région côtière, éloignée de la ligne principale, une ligne auxiliaire de déplacement des troupes.

Examinons maintenant l'hypothèse des troubles intérieurs.

Les garnisons de l'intérieur sont dotées des effectifs nécessaires et suffisants pour faire la police du pays et pour s'opposer à un coup de main de plus en plus improbable que pourraient tenter quelques indigènes mal conseillés et fanatisés.

Pour diriger, s'il le fallait, des troupes importantes vers le sud, il existe, où il existera sous peu, dans chaque département, algérien une très grande ligne de pénétration à voie large, ces lignes sont celles de Perrégaux à Figuig, Blida à Laghouat et El-Guerra à Biskra.

S'il s'agit d'envoyer de faibles renforts dans un poste du sud, ce qui, nous le répétons, ne peut guère être que l'éventualité à envisager, les lignes algériennes et tunisiennes à voie étroite existantes y suffiront certainement (1); et, il est dificile de comprendre pourquoi, dans le département de Constantine par exemple, il y aurait plus de difficulté à renforcer la place de Tébessa avec les troupes provenant de Bône, Guelma, Constantine, Souk-Ahras situées respectivement à 235, 214, 185, 128 kilomètres de cette ville, qu'avec celles envoyées de Bizerte, Tunis, Gafsa, qui en sont éloignées de 376, 288 et 150.

Nous croyons donc, bien sincèrement, que pour parer aux attaques, venant soit de la mer, soit de l'intérieur, il n'est pas nécessaire de raccorder des lignes algériennes et tunisiennes situées au sud de la ligne principale côtière. L'Algérie a pris cependant l'engagement de construire

(1) Elles suffiront à envoyer des renforts comprenant des troupes de toutes armes, car le matériel des lignes Souk-Ahras-Tébessa, Ouled-Rhamoun-Aïn-Beïda-Khemchla ainsi que celui des lignes tunisiennes à voie étroite comprend (nous l'avons vérifié) des trucs simples, à boggies et des wagons couverts permettant de faire circuler sur ces lignes, non seulement de l'infanterie, mais des chevaux et du matériel d'artillerie de montagne et de campagne.

des tronçons de raccord (1), mais nous estimons cet engagement parfaitement superflu; car, raisonnablement, il paraît difficile d'obliger la colonie à tenir un pareil engagement.

Section III. — *Par le retrait du projet de loi, le* 12 *mars* 1909, *et par le renvoi, le* 6 *avril* 1909, *au Gouverneur général aux fins de redressement des conventions relatives à l'Ouenza, le Gouvernement a-t-il agi dans la plénitude de ses droits*?

Nous avons constaté déjà que le Gouverneur général avait pu concéder le chemin de fer faisant l'objet de la convention II, mais que cette concession pour être définitive nécessitait l'approbation du législateur. Nous n'avions pas prévu que le Gouvernement, qui avait attendu certainement avec impatience le moment où il pourrait édicter le décret du 10 avril 1908, se dresserait entre l'Algérie et le pouvoir législatif retardant ainsi la discussion du projet de loi.

Nous nous proposons ici de voir si ce geste, *abstraction faite du noble sentiment qui doit l'avoir inspiré*, a été absolument légal et conforme au droit. Notons dès maintenant :

1° Que le décret du 10 avril 1908, dont l'exécution est subordonnée, d'après l'art. 3, à l'approbation par le pouvoir législatif du chemin de fer de Bône à l'Ouenza, a été rendu après avis favorable des Ministres : des Finances, *des Affaires étrangères* et des *Travaux publics* spécialement consultés.

2° Que le 1er juin 1908, le Gouvernement, ayant toujours la même composition qu'au 10 avril 1908, déposait le projet de loi qui devait avoir pour effet, s'il était voté, *d'amener tous les minerais de l'Ouenza et du Bou-Kadra à Bône.*

Huit mois ont donc suffi (du 1er juin 1908 au 12 mars 1909) pour que la considération de défense nationale ait

(1) Annexe n° 18.

nécessité une refonte du tracé de chemin de fer. Ce serait admettre que, dans ce laps de temps, l'importance commerciale, la valeur de l'hinterland bizertin et le rôle stratégique de Bizerte ont radicalement changé.

Quoi qu'il en soit, et ces constatations faites, essayons de pénétrer plus avant dans l'étude des attributions du Gouverneur général de l'Algérie.

Ces attributions résultent de l'alinéa 2 de l'art. 1 du décret du 23 août 1898 : « Le Gouvernement et la haute « administration de l'Algérie sont centralisés à Alger sous « son autorité ».

En réalité, le décret du 23 août 1898 a besoin d'être combiné avec tous les textes antérieurs sur les attributions du Gouverneur général dont la suppression des rattachements en 1896 a eu pour conséquence de faire revivre les dispositions, et avec quantité de textes spéciaux aux diverses matières.

Nous connaissons déjà un de ces textes spéciaux, c'est la loi du 19 décembre 1900, dans laquelle nous sommes allé chercher les droits du Gouverneur relatifs à la concession des chemins d'intérêt général (1). Mais la loi du 23 juilllet 1904, qui détermine la participation de l'État et de l'Algérie dans la charge annuelle des chemins de fer de la colonie, est venue éclairer cette question des attributions du Gouverneur en matière de chemins de fer. Voici ce que renferme l'art. 6 de cette loi : « A partir du 1er janvier 1905, le Gouverneur général « de l'Algérie exercera, sous l'autorité du Ministre des Tra- « vaux publics, les pouvoirs qui appartiennent à ce dernier,

(1) Les autres textes concernent :
Les contributions directes, décrèt du 21 août 1898.
Les contributions diverses, décret du 21 août 1898.
La police, décret du 26 février 1898.
Les forêts, décret du 26 juill. 1901.
Les postes et télégraphes, décret du 12 oct. 1901.
Les prisons, décret du 3 fév. 1902.
Les mines, décrets des 18 août 1897, mai 1901, et 14 août 1902.

« en vertu des lois, règlements et conventions en vigueur, « pour tout ce qui concerne la construction et l'exploitation « des chemins de fer, lesquels continuent de faire partie du « domaine national. Il pourra, lorsqu'il le jugera à propos, « demander l'avis préalable des conseils institués auprès du « Ministre des Travaux publics pour l'examen de ces ques- « tions. L'organisation des conseils sur le rapport ou l'avis « desquels il statuera, dans le cas où il n'usera pas de cette « faculté, sera soumise à l'approbation du Ministre des Tra- « vaux publics ».

Voilà qui est clair et net; le Gouverneur général a en Algérie, en matière de chemins de fer, tous les droits que le Ministre des Travaux publics possède sur la matière en France (1). C'est le législateur qui lui a donné explicitement ce droit, alors que c'est par voie de décret seulement qu'il a été habilité à exercer des droits analogues en d'autres matières administratives (2).

(1) Voir *Traité élémentaire de législation algérienne* de M. Larcher, t. I, p. 227 et le t. III de M. Girault, p. 93.

(2) Voici ce qu'écrit M. Aguillon, à la page 921, de son Traité, sur les pouvoirs du Gouverneur général en matière des mines : « Le système actuel veut « faire de l'Algérie une colonie avec le régime le mieux approprié à ses condi- « tions naturelles et ne relevant presque exclusivement, comme autorité, « que du Gouverneur général.

« En réalité, pour le service des mines, le Gouverneur général a reçu, dans « le régime actuel, toutes les attributions qui dans la métropole appartien- « nent au ministre des Travaux publics, sauf une exception. Les mesures que « doivent être prises par décret sont présentées à la signature du Président « de la République, sur le rapport du Ministre des Travaux publics, après que « celui-ci a reçu du Gouverneur général le dossier de l'affaire avec l'instruc- « tion effectuée dans la colonie. Le Ministre est naturellement libre de donner « à l'affaire toute suite qui lui convient, comme aussi de provoquer les com- « pléments ou rectifications d'instruction qu'il jugerait nécessaires ou utiles.

« Il en est de même pour les projets de lois sur les matières rentrant dans « la compétence du Ministre des Travaux publics que le Gouverneur général proposerait de soumettre au Parlement.

« *L'esprit de ce nouveau régime est que l'initiative doit rester entière au « Gouverneur général. Le Ministre ne peut exercer qu'un droit de veto ou de re- « dressement sur les projets de décret ou les projets de lois que lui soumettrait « le Gouverneur général.* »

Il nous semble que la base juridique sur laquelle le Gouverneur général a pu élaborer les conventions des 26 juin-12 juillet 1905 était particulièrement solide; et, si ces conventions ont été étudiées avec toutes les garanties techniques et administratives désirables, il ne restait plus au Ministre des Travaux publics qu'à exercer, en conformité de la loi du 23 juillet 1904, l'autorité que la loi lui a réservée sur les actes du Gouverneur, en demandant à celui-ci tous les redressements du projet qu'il jugeait nécessaires.

Mais à quel moment pouvait-il exercer cette autorité, demander ces redressements?

Était-ce avant que le Gouverneur signe les conventions? Cela est indiscutable, et nous pensons que c'est surtout à cette époque qu'elle devait et a dû s'exercer.

Cette autorité pouvait-elle s'exercer après les 26 juin-12 juilllei 1905, alors que le Gouverneur général avait engagé, par sa signature, non seulement l'Algérie qu'il représente, mais aussi le Gouvernement aux droits duquel il est subrogé?

Oui encore, et c'est ce qui a été fait, d'un commun accord entre les Ministres intéressés, le Gouverneur et la Société d'études, dans la convention complémentaire du 29 janvier 1906, la lettre du 27 mars 1908 et les lettres des 15, 25 avril 1908 qui concernent cet arrangement.

Mais le décret du 10 avril 1908 édicté, dans les conditions que nous avons étudiées et notées, le projet de loi déposé et rapporté favorablement, peut-on considérer le renvoi du 9 mars 1909 et la dépêche du 6 avril, qui en a résulté, comme l'exercice normal des droits du Gouvernement sur les affaires de l'Algérie? Nous ne le pensons pas.

Évidemment, en pratique, le Gouvernement choisit autant que possible l'heure qui lui convient pour soumettre aux Chambres les projets de loi qu'il veut faire aboutir.

Mais cette façon de faire s'inspire assez souvent de motifs d'ordre politique. Est-ce que, dans l'affaire de l'Ouenza, il n'existait pas, à côté de la raison de défense nationale, donnée de très bonne foi par le Gouvernement, un motif d'ordre politique pour désirer retarder jusqu'à un moment plus opportun la discussion de cette affaire encombrante?

Nous en avons assez dit dans ce qui précède pour faire ressortir que la défense nationale, invoquée dans la lettre du 6 avril 1909 de M. le Ministre des Travaux publics pour faire changer le tracé du chemin de fer, n'avait rien à gagner à ce changement. Le Gouvernement l'a reconnu lui-même, puisque le projet de loi déposé sur le bureau de la Chambre, le 10 décembre 1909, reproduit le tracé du chemin de fer présenté dans le premier projet de loi du 1er juin 1908.

Section IV. — *Les arguments développés à la Chambre des députés en faveur de Bizerte*

La plupart des députés (1), qui dans les séances consacrées à l'affaire de l'Ouenza, de janvier à mars 1910, ont pris la parole en faveur de Bizerte, se sont principalement attachés à développer les desiderata formulés dans la dépêche du 6 avril 1909 de M. le Ministre des Travaux publics.

Ayant déjà analysé en détail le contenu de cette dépêche, nous nous bornerons à relever les quelques points caractéristiques des discours parlementaires qui, à nos yeux, doivent être examinés ici, pour en finir à tout jamais avec cette question de Bizerte.

A. — *Convergence des ligne ferrées sur Bizerte.* — Voici une des thèses soutenues à la Chambre dans la séance du 11 février 1910 (2) : « Bizerte est une ville dans laquelle nous

(1) Ces députés sont : MM. Sénac, l'amiral Bienaimé, Charles Leboucq.

(2) Par M. Sénac. député, p. 757.

« avons établi des moyens de défense admirables et qui « peut être le refuge de nos escadres... C'est un autre Gi- « braltar, les escadres de Toulon et de Bizerte seront char- « gées de le défendre et de défendre en même temps le « passage des 300 ou 400.000 hommes que nous avons à « faire passer en France pour défendre le sol français. « Par conséquent c'est à Bizerte que nous devons établir « le dépôt de charbon non seulement pour les escadres, « mais encore pour les chemins de fer ; c'est là que doit être « le centre d'approvisionnement le plus complet.

« Je dis que notre point de concentration doit être Bi- « zerte ; il faut que tous les chemins de fer qui viennent de « l'intérieur de l'Algérie puissent se diriger un jour direc- « tement sur Bizerte, il faut que nos lignes ferrées venant « de Touggourt, de Batna, Biskra arrivent vers Meskiana, « Morsott, l'oued Ksob, qu'elles aillent rejoindre l'oued « Mellègue pour remonter par Nebeur, Béja, Mateur et « aboutir à Bizerte ».

Après nous être réjoui avec l'honorable député, auteur de ces lignes, de la valeur militaire de Bizerte, et après avoir reconnu avec lui que ce port doit pouvoir ravitailler nos escadres en charbon, nous sommes bien obligés d'avouer que nous n'espérons pas, hélas, que l'Algérie pourra disposer de longtemps en cas de guerre de 3 ou 400.000 hommes pour renforcer nos corps d'armée de France.

Mais, quel que soit ce nombre, nous pensons que la convergence des lignes algériennes de l'intérieur sur Bizerte et l'embarquement de toutes les troupes par ce port ne paraît pas s'imposer pour les raisons suivantes :

Avant d'embarquer des unités mobilisées, il faudra que les troupes qui les composeront soient habillées, équipées, armées et nanties de leurs munitions. Ces opérations (exception faite pour les unités qui sont constamment sur le pied

de guerre) devront être exécutées au dépôt ou à la portion centrale des corps qui ne sont ni à Touggourt, ni à Biskra, mais dans les grandes garnisons du littoral. Ces opérations faites, alors qu'il serait possible, en réquisitionnant immédiatement les navires mouillés dans les ports algériens, d'embarquer ces unités, conviendrait-il de les faire courir d'un bout à l'autre de l'Algérie et ensuite jusqu'à Bizerte où elles seraient enfin dirigées sur la métropole? Cette façon de procéder entraînerait un retard de deux ou trois jours au moins, et causerait un encombrement qui pourrait avoir les plus graves conséquences sur la défense propre de la colonie.

D'autre part nous savons que les garnisons des places de l'intérieur sont faibles. Convient-il de construire la ligne ferrée Touggourt-Batna-Khenchla-Meskiana, à peu près inutile en temps de paix, et dont le rôle stratégique formidable pourrait être, en temps de guerre de transporter les 3 ou 400 hommes qu'il serait peut-être possible de prélever sur les garnisons du sud? Ce n'est pas notre avis, et nous pensons que les chemins de fer algériens organisés comme nous l'avons dit suffisent, non seulement à remplir le rôle qui leur incombe pour permettre de repousser un débarquement et étouffer une rébellion, mais se prêtent aussi parfaitement à l'envoi rapide de nos contingents algériens disponibles dans la métropole en utilisant, pour embarquer les troupes, tous les ports de la côte qui peuvent s'y prêter (1).

(1) Nous avons été heureux de constater, à la lecture d'un article du journal *Le Temps*, que M. le général Langlois avait émis une opinion analogue à celle que nous venons de développer. Voici comment s'exprime l'éminent écrivain dans cet article consacré au rôle éventuel de la marine en cas de conflagration européenne.

« Dans l'hypothèse d'une guerre franco-allemande, il s'agirait uniquement « pour nous d'être les plus forts en Lorraine. C'est là et là seulement, exclu- « sivement, que la victoire serait fructueuse. Les efforts de tous, gouverne-

Nous estimons qu'une fois Gibraltar gardé et le détroit interdit aux escadres ennemies du Nord, notre escadre de la Méditérranée pourra, même en distrayant les 4 ou 5 convoyeurs nécessaires à la protection immédiate des transports, faire face aux autres escadres ennemies qui viendraient gêner nos mouvements et insulter nos côtes. En tout cas, si cette escadre est impuissante à protéger les transports de troupes exécutés par les ports algériens, elle sera aussi impuissante à assurer la protection du transport de ces mêmes troupes par le port de Bizerte seul.

B. — *Le bassin de l'oued Mellègue.* — Après avoir examiné les raisons invoquées par le Gouvernement pour détourner une partie des minerais algériens sur Bizerte, il résulte pour nous la conviction absolue que ni en fait, ni en droit, le renvoi du 9 mars 1909 n'est justifié.

Il n'est pas justifié en fait :

1° Parce que si on peut désirer que Bizerte devienne un grand port de commerce, ce qui ne serait pas sans inconvénient pour le port militaire, il n'y a aucune raison pour que ce développement commercial soit obtenu au détriment de Bône.

2° Parce qu'il n'est pas démontré que Bizerte deviendrait

« ment, marins et soldats, doivent donc tendre à ce but unique. Or, le plus « léger appoint peut suffire à rompre l'équilibre entre les armées de terre « françaises et allemandes. Nos troupes d'Afrique peuvent être cet appoint « et nous devons tout sacrifier pour les amener à la bataille.

« Mais dit-on, elles ne seront pas prêtes ou elles arriveront trop tard?

« Ceci pourrait être juste s'il s'agissait de faire venir d'Algérie et de Tunisie « un corps d'armée. Nos troupes noires trouveraient en France toute leur « artillerie, tous leurs parcs, tous leurs convois. On voit qu'il ne resterait à « transporter que l'infanterie et la cavalerie avec un très petit nombre de voi- « tures légères, c'est-à-dire des éléments peu encombrants, faciles à embarquer « et à débarquer. Comme d'autre part, les corps de l'Afrique du Nord ont des « effectifs fort élevés et ne reçoivent de la région qu'un très petit nombre de « réservistes, leur mobilisation serait très rapide. *Ils pourraient donc être « rendus promptement dans les* **divers ports** *et non à Alger seulement.* »

port charbonnier s'il recevait de son hinterland ou de l'Algérie des matières pondéreuses en abondance devant constituer un frêt de retour.

3º Parce que la création de hauts-fourneaux à Bizerte, n'est pas une conséquence nécessaire et forcée du développement commercial de ce port.

4º Parce que la Tunisie peut avec ses ressources propres constituer un dépôt de charbon suffisant pour ravitailler les escadres, et qu'elle le constituera d'autant mieux que l'Algérie est prête à l'aider dans une forte proportion.

5º Parce que la grande voie ferrée principale qui court parallèlement à la côte algérienne et tunisienne est suffisante pour assurer le déplacement des troupes entre l'Algérie et la Tunisie sans qu'il soit nécessaire de raccorder d'autres voies ferrées au sud de cette voie principale.

Il n'est pas justifié en droit :

Parce que, en matière de chemins de fer, le Gouverneur général de l'Algérie tient de la loi des pouvoirs égaux à ceux du Ministre des Travaux publics et que l'action de ce dernier, exercée par sa dépêche du 6 avril 1909, était au moins tardive et inopportune.

Cependant, si les richesses minières de l'Ouenza et du Bou-Kadra se trouvaient à quelques kilomètres seulement du port de Bizerte, toutes les raisons de droit, tous les principes d'autonomie coloniale ou budgétaire auxquels se réfère l'Algérie pour revendiquer à son profit exclusif toutes les richesses devant résulter de l'exploitation de ses gisements, ne résisteraient pas à la réalité des choses. Il serait puéril et coupable de dresser une muraille de Chine entre deux possessions pour lesquelles la France a fait de grands sacrifices, et auxquelles elle doit témoigner la même sollicitude.

Voyons donc, en nous plaçant seulement au point de vue

du coût probable de construction et d'exploitation des lignes, si le transport sur Bizerte présenterait des avantages sérieux.

Dans la séance du 23 mars 1910 un député (1) développant la question que nous nous proposons d'étudier s'exprimait ainsi : « Devra-t-on, pour sacrifier au principe « de la personnalité budgétaire, diriger un produit qui ap- « partient géographiquement à un bassin vers un autre « bassin en franchissant les chaînes de montagnes les plus « impraticables ?

« Non, évidemment, et là, dans chaque cas particulier « s'agitera une question de bon sens, d'avantages à discu- « ter, à mettre en balance ».

Et d'abord, qu'on le sache bien, il n'y a pas entre l'Ouenza et Bône de chaîne de montagne impraticable et il n'existe dans cette région que des collines à pentes adoucies le long desquelles, comme il est facile de le constater à l'examen des profils en long que nous donnons aux annexes, une voie ferrée peut se développer avec toute facilité.

Mais, cette mise au point faite, revenons à l'oued Mellègue ou, plus exactement, revenons aux citations empruntées au *J. O.* à propos de cette question. Voici ce que disait le même député au cours du discours dont nous venons de reproduire une des parties les plus intéressantes : « Si, « disait-il, les pluies étaient plus abondantes dans l'Afri- « que du Nord, le minerai de l'Ouenza chargé sur chalands, « pourrait descendre la pente jusqu'à Tunis, sans aucune « force motrice, sous la seule action de la pesanteur. Par « conséquent il apparaît que la destination nécessaire des « richesses de l'Ouenza, c'est non pas Bône mais la Tunisie. »

Quelle agréable image est évoquée à nos yeux et comme

(1) M. Charles Leboucq, p. 1570, *J. O.*

on est heureux d'apprendre que *si*, aux lieu et place d'un « oued secco » qu'est l'oued Mellègue, il existait un Mississipi, ou tout simplement une basse-Seine, les minerais de l'Ouenza iraient tout seuls à la mer. *Mais*... nous le répétons, l'oued Mellègue n'est qu'un « oued secco » comme la plupart de ses frères les oueds de l'Afrique du Nord. Le transport du minerai de l'Ouenza, au moyen de chalands, est donc du domaine de l'imagination et c'est un chemin de fer qui s'impose pour assurer ces transports.

Ce chemin de fer aurait un développement de 270 kilomètres et nécessiterait la construction d'un tronçon, entre Ouenza et Mateur, de 236 kilomètres, alors que la ligne Ouenza-Bou-Hadjar-Bône de la Société d'études n'a que 193 kilomètres de longueur totale. Il ne suivrait que peu de temps la ligne de thalweg de la vallée de Mellègue, ce chemin de fer, et il devrait franchir, lui aussi, les contreforts qui resserrent cette vallée ainsi que les collines séparant la Medjerda de Bizerte.

En 1902 la Société d'études avait étudié un tracé sur Bizerte (1), mais elle avait vite constaté que le péage et le prix de transport des minerais sur cette ligne étaient moins avantageux qu'il avait semblé de prime abord.

Ces frais auraient été en tout cas supérieurs à ceux de la ligne qu'elle se propose de construire aujourd'hui et dont la concession est soumise à l'approbation du Parlement. Aussi, pour cette raison et parce que l'Algérie n'avait déjà pas voulu à cette époque de chemin de fer allant en Tunisie, ce projet fut abandonné.

(1) Voir le profil en long de ce tracé à la carte annexe nº 20, ainsi que le tracé qu'aurait dû suivre le chemin de fer Ouenza à Bône, défini par la dépêche du 6 avril 1909, si le projet du Gouvernement n'avait pas été abandonné.

CHAPITRE II

Les opposants socialistes. — La nationalisation des mines. — Le Condominium

---

Nous nous proposons d'examiner très brièvement dans le présent chapitre les critiques faites par le parti socialiste au projet de l'Ouenza. Mais ces critiques ayant fourni au groupe avancé de la Chambre l'occasion de développer ses revendications doctrinales sur la question générale des mines, nous nous attacherons surtout à dégager le but sinon final au moins prochain, que ce groupe veut atteindre et qui semble synthétisé par le projet de loi (1) faisant suite au rapport déposé sur le bureau de la Chambre de 1er avril 1909 par M. Zévaès, rapporteur, à cette époque, de la Commission des mines.

Voyons d'abord quelles sont les critiques et les objections développées.

Section I. — *Les étrangers dans le Consortium et les Sociétés*

On a fait grief au Gouverneur général de l'Algérie d'avoir traité avec une société, la Société d'études de l'Ouenza, qui comprendrait une forte proportion de maisons étrangères. Cette proportion serait maintenue dans la Société sidérurgique et dans la Société d'exploitation du

(1) Annexe n° 21.

chemin de fer assurant ainsi une grosse part de la production minière et des intérêts financiers aux participants des autres nations.

Dès le 29 juin 1908, et bien que, comme nous l'avons noté, la discussion ait été très courte, un député socialiste (1), après quelques mots prononcés à la tribune sur l'affaire de l'Ouenza, concluait ainsi : « Vous comprendrez, messieurs, « qu'on ait voulu éviter un débat public lorsque vous con- « naîtrez les noms des membres du syndicat financier au- « quel a été attribuée cette puissante concession, et j'appelle « l'attention des patriotes de cette Chambre sur la manière « dont sont concédées les richesses qui constituent le « patrimoine national. Nous voyons, en effet, dans le syn- « dicat qui est aujourd'hui maître des mines de l'Ouenza, « la Société Schneider, la Société Krupp... autrement dit « toute l'internationale financière à la curée des mines « françaises ».

Le même député (2) revenait à la charge dans la séance du 4 fév. 1910, et, après avoir cité la liste des membres du consortium, se résumait comme il suit :

« Ainsi, messieurs, abstraction faite de quelques per- « sonnalités, le consortium se compose de 9 usines dont 2 « françaises. Sur les 7 étrangères, 3 sont allemandes : les « Krupp, les Gelsenkirchen et les Deutscher Kaiser. »

En nous réservant d'examiner s'il n'existe pas des raisons pouvant expliquer la composition des sociétés qui se proposent de tirer parti des richesses de l'Ouenza, il convient

(1) M. Zévaès.

(2) D'autres orateurs socialistes se sont aussi émus et ont essayé de faire ressortir les inconvénients de ce qu'ils considèrent comme une intrusion d'établissements étrangers dans l'affaire de l'Ouenza. Voir *J. O.*, Chambre des députés, M. Bedouce, 2e séance du 4 fév. 1910, p. 587, et 1re séance du 25 mars 1910, p. 1645; M. Allemane, 2e séance du 11 fév. 1910.

Voir aussi dans la Presse : « Pages libres » no du 20 fév. 1909, p. 198.

d'étudier quelle est exactement la part qui est faite dans chacune de ces sociétés à nos nationaux et aux étrangers. Nous devons toutefois faire observer que la Société d'études n'étant qu'une organisation d'attente, transitoire, il convient de porter surtout les investigations sur les deux sociétés dérivées qui doivent être des formations durables et définitives.

A. — *La Société d'études de l'Ouenza* (1). — La Société d'études de l'Ouenza, avec laquelle l'Algérie a traité, est une société en participation, au capital de 300.000 francs, partagé en 600 parts de 500 francs, ayant son siège social à Paris et composée de :

MM. Schneider et Cie, 42, rue d'Anjou, à Paris, 40 parts	Français 410 parts
Eugène Schneider, 42, rue d'Anjou, à Paris, 60 parts	
Maurice Gény, 25, rue Châteaubriand, 10 parts	
Le comte Armand, 20, rue Hamelin, 20 parts	
Antoine Saint-Girons, 71, rue de l'Université, 10 parts	
Stéphane Dervillé, 37, rue Fortuny, 20 parts	
Abel-Eugène Carbonel, 15, rue Pasquier, 230 parts	
La Cie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons, 19, rue de la Rochefoucauld, 20 parts	

(1) D'après la Note du Gouvernement de l'Algérie du 1er Octobre 1908 au sujet des contrats passés par le Gouverneur général de l'Algérie au sujet de l'Ouenza.

M.Fried Krupp, à Essen (Prusse Rhénane, 40 parts	Allemands 80 parts
La Actiengesellschaft Schalker Gruben und Hüttenverein, à Gelsenkirchen (Allemagne, 30 parts	
La Gewerkschaft Deutscher Kaiser Bruckausen (Prusse Rhénane), 20 parts	
La Guest-Keen Cie Limited, 66, Cannon-Street Londres, 40 parts	Anglais 90 parts
La Charles Caminel, à Sheffield (Angleterre), 20 parts	
La Cansett Iron Cie, à Backill-Burham, 20 parts	
Ad-Law, 23 Royal Exchange square, à Glascow, 10 parts	
La Société anonyme John Cockerill, à Seraing (Belgique, 20 parts	Belges 20 parts

Nous constatons déjà que la Société d'études de l'Ouenza à laquelle a été amodiée la forêt de l'Ouenza avec faculté d'exploiter la minière de fer, (art. 1er, convention I) et concédé le chemin de fer de Bône à l'Ouenza et au Bou-Kadra (art. 1er. convention II), est constituée avec plus de 2/3 de capitaux français.

Voyons maintenant comment seraient composées la Société sidérurgique et la Société d'exploitation du chemin de fer.

B. — *La Société sidérurgique.* — Constitution de la Société. — La Société sidérurgique doit être organisée conformément à la loi française (art. 21, convention I) au capital de 5.000.000 de francs (1). Le président, la majorité

(1) Arrangement du 9 avril 1908, art. 2.

des membres du conseil d'administration seront français. (11 français, contre 7 étrangers) (1). Le capital-actions initial sera constitué par 33.450 actions françaises de 100 francs contre 16.550 étrangères, soit 66,9 % de capitaux français.

Personnel employé.— D'après l'art. 17 de la convention, la Société sidérurgique sera tenue d'employer une proportion d'ouvriers français ou sujets français au moins égale à 25 % et une proportion de 60 % d'employés ou contremaîtres français ou sujets français.

Répartition du minerai. — En prenant pour base une extraction annuelle de 1.500.000 tonnes, la destination du minerai s'établit ainsi qu'il suit :

Usines faisant partie du consortium :

240.000 tonnes aux usines françaises (2) soit	16 %
360.000 tonnes aux usines allemandes (3) soit	24 %
360.000 tonnes aux usines anglaises (4)	24 %
120.000 tonnes aux usines belges (5)	8 %

Société concessionnaire des mines d'Ouenza (art. 4 de l'arrangement du 9 avril 1908) :

300.000 tonnes aux usines françaises ou étrangères auxquelles la société est libre de vendre ses minerais soit :	20 %

Usines françaises qui adhéreraient au consortium (art. 2, décret du 10 avril 1908) :

120.000 tonnes aux usines françaises soit :	8 %

(1) Lettre du 27 mars 1908.

(2) Creusot, Châtillon-Commentry, Marine-Homécourt.

(3) Actiengesellschaft, Geverkschaft (Nous n'avons plus fait figurer ici l'usine Krupp qui d'après le Gouverneur général de l'Algérie se serait retirée du consortium. Voir *J. O.* du 21 janv. 1910, p. 242. Débats parlementaires.

(4) La Guest-Keen, Cansett Cie (Même observation que ci-dessus pour l'usine Caminel qui se serait retirée).

(5) John Cockerill.

Comme pour la Société d'études nous constatons que l'argent français servira à constituer les 2/3 du capital-actions de la Société sidérurgique. On peut certes regretter qu'un plus grand nombre d'usines françaises n'aient pas adhéré au consortium; mais, soit parce que la plupart des métallurgistes français sont engagés ailleurs, soit parce qu'ils n'avaient pas l'emploi du minerai genre Ouenza, ces industriels n'ont pas consenti à entrer dans la combinaison (1).

Si l'on veut bien noter que 240.000 tonnes de minerai de l'Ouenza seront prises, ferme, par les usines du consortium, que 120.000 tonnes doivent être réservées aux usines françaises, et en admettant que 100.000 tonnes (2) des 300.000 réservées à la Société concessionnaire des mines d'Ouenza soient débarquées en France, on peut compter sur l'envoi aux établissements français de 420.000 tonnes de minerai de l'Ouenza, soit 28 % de l'extraction annuelle prévue. Or, et nous attirons particulièrement l'attention sur ce point, dans ces dernières années les exportations de minerai de fer algérien ont été réparties de la façon suivante :

(1) Les usines auxquelles la Société d'études s'est adressée et qui n'ont pas voulu adhérer sont : La Société des hauts-fourneaux de Pauilhac, la Société anonyme des hauts-fourneaux, forges et aciéries de Denain et d'Anzin, la Société anonyme des aciéries de France-Isbergues, les Aciéries de Paris et d'Outreau. Nous ignorons si la lettre circulaire que la Société d'études a adressée au Comité des forges aura pour effet d'attirer la clientèle des autres usines françaises.

(2) Il peut paraître bizarre qu'après avoir constaté que le plus grand nombre des usines françaises n'ont pas adhéré au consortium, nous admettions immédiatement qu'elles prendront plus tard 220.000 tonnes de minerai. Nous pensons néanmoins qu'il en sera ainsi parce que les contrats qui lient ces usines à d'autres fournisseurs auront pris fin d'ici l'époque où le minerai de l'Ouenza pourra arriver aux ports de France, et aussi parce que le minerai non phosphoreux, que la France ne produit pas, sera de plus en plus demandé par nos aciéries. Cf. *J. O.*, 2e séance du 11 févier 1910, p. 754. une opinion analogue de M. Allemane sur ce point.

France, 9,4 % (1).
Allemagne 44,4 %.
Angleterre, 42,3 %.
Angleterre, 42,3 %.
Divers 3,4 %.

Il n'y a donc pas lieu, à notre sens, étant connue la proportion considérable de minerai de l'Ouenza qui est destinée aux usines françaises, de s'exagérer outre mesure les conséquences d'une situation que l'état actuel des échanges internationaux explique suffisamment.

C. — *La Société d'exploitation du chemin de fer.* — Constitution de la Société. — Il résulte de la convention II, art. 2, de la lettre du 27 mars 1908 et de l'avenant du 20 octobre 1909, que le capital-actions de la Société d'exploitation du chemin de fer, qui primitivement devait être de 10 millions, a été porté successivement à 14 et à 15 millions. Ce capital sera constitué par 90.420 actions souscrites par des Français contre 59.580 souscrites par des étrangers; soit une proportion de 60,3 % de capitaux français.

Personnel employé. — Tous les agents commissionnés devront être Français ou sujets français. La proportion des agents ou ouvriers non commissionnés non Français ou non sujets français ne pourra dépasser 25 % (art. 34 *bis* du cahier des charges).

Voilà donc quelle est la composition des sociétés de l'Ouenza. Il y a lieu d'ajouter (mais nous donnons ce renseignement sous toutes réserves parce qu'il nous a été impossible de nous procurer les statuts des deux sociétés à

(1) Dans son discours du 21 janvier 1910, M. le Gouverneur général, commissaire du Gouvernement, a réduit cette proportion à 2,5 % et il a donné pour la composition des sociétés et la répartition des minerais des chiffres un peu différents de ceux que nous donnons ici et que nous avons empruntés à la note du Gouvernement général de l'Algérie du 1er octobre 1908.

former) que le public sera invité à souscrire pour 600.000 francs d'actions de la Société sidérurgique et pour 2.000.000 de francs d'actions de la Société d'exploitation du chemin de fer.

Le capital-obligations nécessaire pour permettre (avec les 15 millions de capital-actions) de construire le chemin de fer, soit 30 millions environ, sera constitué par un appel à l'épargne publique. Cette souscription sera surveillée par le Gouverneur général de l'Algérie.

Section II. — *Les clauses favorables à la classe ouvrière : Participation des ouvriers aux bénéfices; logements pour les ouvriers; accidents du travail.*

On (1) a reproché aussi au Gouverneur général de ne pas avoir introduit dans les conventions des clauses favorables à la classe ouvrière, et, notamment, de ne pas avoir prévu la participation des ouvriers aux bénéfices. Il est indéniable qu'aucune clause de ce genre ne figure aux conventions, et c'est seulement au début de la discussion parlementaire de 1910 que la question des mesures à prendre en faveur de la classe ouvrière à été vraiment envisagée.

Voici comment le Gouverneur général de l'Algérie s'exprimait à la Chambre des députés dans la séance du 21 janvier 1910 : « M'inspirant des généreuses préoccupations « de M. le Ministre du Travail et devançant en quelque « sorte la décision de la Chambre, j'ai fait signer aux fu- « turs exploitants l'engagement de consacrer les fonds « nécessaires à l'établissement et au fonctionnement d'une « infirmerie-dispensaire destinée : 1° à assurer les soins im-

(1) MM. Zévaès, *J. O.*, séance du 4 février 1910, p. 572; Bedouce, 2e séance du 4 février 1910, p. 596.

« médiats et, s'il y a lieu, le traitement des blessés; 2° à « mettre à la portée des ouvriers et de leur famille des con- « sultations médicales, ainsi que les petites interventions « chirurgicales nécessaires. Tous les indigènes résidant sur « le périmètre de la concession seront admis au dispensaire. « J'ai réclamé et obtenu en outre que la Société pourvoie- « rait aux dépenses de construction des bâtiments scolai- « res indispensables pour recevoir tous les enfants euro- « péens et indigènes d'âge scolaire et aux dépenses d'en- « tretien du personnel enseignant ».

Voilà qui est bien, mais le groupe socialiste a trouvé que c'était trop peu. Nous partageons également la manière de voir des députés socialistes, mais faudrait-il encore que les revendications formulées en faveur des travailleurs de la mine et du chemin de fer ne risquent pas de retarder et de compromettre l'exploitation des richesses minérales du Djebel-Ouenza.

Et d'abord, parlons de la *participation des ouvriers aux bénéfices.*

Il faut bien reconnaître que dans son discours du 21 janvier 1910, M. le Gouverneur général a glissé bien rapidement sur cette question. Est-il bien vrai qu'une clause de participation des ouvriers aux bénéfices ne pouvait pas être introduite dès l'origine aussi bien dans la convention I que dans la convention II?

Pour justifier cette lacune des conventions, le Gouverneura invoqué l'avis du Conseil d'État des 19 et 26 décembre 1907 (1). Mais cet avis concluant à l'illégalité des clauses de participation aux bénéfices de l'État ou des ouvriers, concerne les concessions de mines pour lesquelles la puissance publique institue une propriété perpétuelle dont le

(1) R. P. Dalloz 1908, 3e partie, pp. 45 et s.

régime est fixé par la loi du 21 avril 1810, régime qui est d'ordre public et que personne n'a le droit de transgresser.

En l'espèce il ne s'agit que d'une amodiation (convention I) et d'une concession temporaire (convention II) à l'occasion desquelles le bailleur ou le concédant peuvent stipuler telles clauses qui leur conviennent, à condition, bien entendu, que ces clauses aient une cause licite et qu'elles soient acceptées par le locataire ou le concessionnaire (1).

Il n'y avait donc aucun empêchement *de droit* à l'introduction d'une clause de participation des ouvriers aux bénéfices aussi bien dans la convention I pour la Société sidérurgique (2) que dans la convention II pour la société destinée à exploiter le chemin de fer.

Il n'est pas question non plus dans les conventions de *logements pour les ouvriers* et deux députés (3) en ont fait le reproche au Gouverneur général.

Ce reproche paraît fondé, au moins pour ce qui est relatif à la convention I, car le Djebel-Ouenza est isolé de tout centre d'habitation, dans une contrée dépourvue de toutes ressources. En conséquence il est à désirer que la Société sidérurgique soit mise en demeure de construire dès le début de l'exploitation quelques logements dont

(1) Il faut considérer en effet, et nous ne saurions trop insister sur ce point, que si le minerai de l'Ouenza est riche, pur et très apprécié, il est éloigné de la côte et des hauts-fourneaux. Cette situation désavantageuse entraînera des dépenses que la Société d'études connaît bien et qui, ajoutées à celles devant résulter des nouveaux engagements qu'on lui demande de prendre, ne doivent pas dépasser les limites que peut supporter une exploitation raisonnablement rémunératrice.

(2) Comme cette société doit extraire les minerais de mine et de minière, la part des bénéfices destinée aux ouvriers devrait être prélevée, en conformité de l'avis précité du Conseil d'Etat, sur les 9/10 seulement de la production globale du gisement.

(3) MM. Zévaès et Bedouce, 2e séance du 4 février 1910, p. 596.

le nombre sera augmenté, par la suite, au fur et à mesure des besoins. Comme la plupart de ces logements ne seront utilisés que pendant la période d'exploitation du gisement, on ne saurait admettre en effet d'autre moyen de construction que celui résultant de l'initiative patronale ainsi qu'il a été fait à Anzin, à la Grand'Combe, au Creusot, à Essen, à Villeneuvette (1), etc.

Après nous être expliqué sur ces deux points principaux, nous devons rappeler que le Gouverneur général tient du décret du 5 janvier 1909, relatif à l'*application à l'Algérie de la législation ouvrière*, des pouvoirs suffisants pour protéger les ouvriers qui seront employés sur le gisement et au chemin de fer.

Il est regrettable que le règlement d'administration publique, qui doit déterminer dans quelles conditions les lois du 9 avril 1898 et 16 avril 1906 sur les *accidents du travail*, n'ait pas encore vu le jour (2). Les ouvriers de l'Ouenza subiront les inconvénients résultant de cette situation, que beaucoup de personnes déplorent, et qu'il serait temps de faire cesser.

D'autres critiques de détail ont été faites par le groupe socialiste de la Chambre au projet de l'Ouenza ; nous ne croyons pas devoir nous y arrêter ici, car, comme nous l'avons dit, c'est surtout dans l'étude du but poursuivi par ce groupe que nous verrons où il voudrait conduire l'Algérie.

(1) Cf. *Économie sociale*, M. Gide, p. 196.

(2) A remarquer également que les lois des 8 juillet 1890 et 9 mai 1905, sur les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs ne sont pas applicables à l'Algérie.

Section III. — *L'exploitation du gisement par la colonie : Nationalisation ou condominium*

Pour bien faire ressortir le but que se proposent d'atteindre les socialistes de la Chambre dans la question de l'Ouenza, il nous paraît difficile de mieux faire que de citer, in-extenso, quelques extraits du compte-rendu des débats parlementaires qui ont eu lieu au commencement de l'année 1910; voici les plus caractéristiques de ces passages :

« Nous vous disons, nous socialistes, nous républicains « de l'extrême-gauche : pas de consortium, pas de syndicat; « pas plus de syndicat Schneider ou Krupp que de syn- « dicat Muller-Portalis, pas plus de celui-ci que de tout « autre qui pourrait se constituer; nous voulons que ce « soit l'Algérie elle-même qui exploite son domaine.

« L'Algérie est maîtresse de son domaine, d'abord parce « que la mine est une propriété essentiellement nationale, « essentiellement sociale dans son origine, dans son ca- « ractère, dans sa destination et parce qu'elle ne peut être « aliénée que par voie de concession, c'est-à-dire par une « pure fiction de la loi. Ce n'est pas là une propriété ba- « sée sur le travail; ce n'est pas une propriété qui fait « corps avec le travailleur et qui vaut en proportion de la « puissance de travail de son titulaire; c'est une propriété « que j'appellerai artificielle, créée par simple décret.

« Quant à la minière, messieurs, vous savez qu'elle est « située sur le terrain domanial de l'Algérie, que, par con- « séquent, en aucune manière, la propriété de l'Algérie « ne peut être discutée...

« Par notre vote, nous entendrons dire que nous voulons « que l'Algérie reste maîtresse de ce qui est sa propriété, « qu'elle l'exploite elle-même, avec le concours des travail- « leurs algériens associés et solidarisés, que nous voulons

« que toutes les recettes, que tous les bénéfices produits « par cette exploitation, elle les garde pour elle en totalité...

« Nous entendrons dire que, ces richesses, nous nous refu- « sons à les abandonner d'un geste prodigue et frivole à un « consortium international, le plus cosmopolite dans sa « composition, le plus écrasant pour le travail et le plus « dangereux pour la nation tout entière (1) »

Voici encore des conclusions analogues, mais un peu moins théoriques et moins abstraites, d'un autre député socialiste (2) : « Entre l'économie libérale que vous avez « condamnée, parce que c'est la politique de l'aristocratie « financière, et l'économie sociale des temps nouveaux, « entre le système de la concession sans aucune condition « et le système de l'exploitation par les travailleurs eux- « mêmes, qui est l'économie sociale, la politique de l'avenir, « il y a l'économie nationale, il y a le système de la nationa- « lisation que nous n'avons pas inventé, nous, qui n'est « pas notre système, mais le vôtre...

« S'il vous reste encore de ces timidités qui font qu'une « démocratie n'ose pas aller d'emblée jusqu'à ce qui sera « sa destinée future, de ces timidités qui vous font croire « que vous ne pouvez pas faire la nationalisation, je vous « dis : vous ne devez pas accorder la concession parce qu'il « y a entre la nationalisation absolue et l'abandon à une « société concessionnaire des modalités diverses. Vous pou- « vez prendre l'exemple de l'Allemagne, de la Suède, de la « Hollande ; vous créerez, comme en Allemagne, par exem- « ple, soit le régime des mines fiscales entièrement exploi- « tées par l'État, soit le régime de l'exploitation contrôlée « par l'État.

(1) Discours de M. Zévaês, député, *J. O.* Chambre des députés, 1re séance du 4 février 1910, pp. 576 et s.

(2) M. Bedouce 2e séance du 4 févier 1910, p. 597.

« L'Allemagne ne s'est pas contentée de son bassin char-
« bonnier de la Sarre, de ses riches mines de Sarrebruck.
« Devant la hausse formidable que les trusts et les cartels
« avaient établie sur le charbon, pain de l'industrie, elle a
« pris ses précautions et racheté à grands frais toutes les
« actions des compagnies. Deux lois ont été votées pour per-
« mettre de racheter les actions de deux grandes compagnies
« charbonnières, et l'Allemagne est entrée dans le trust,
« dans le cartel, afin de modérer les prix. Car, en dehors de
« ce qui regarde la prospérité publique, il y a pour l'État un
« droit de contrôle à exercer, un droit de surveillance. C'est
« ce que je vous supplie de ne pas oublier.

« La Suède a fait de même lorsqu'elle a vu que les com-
« pagnies de mines de Kirunavara et de Grangesberg, si
« elles n'étaient pas contrôlées par l'État, mises sous la
« surveillance de l'État, risquaient de compromettre à tout
« jamais la prospérité de l'industrie métallurgique natio-
« nale. Elle était dans la même situation que vous. Les
« mines étaient concédées, mais on ne pouvait les exploi-
« ter qu'avec un chemin de fer. Elle a dit à la compagnie
« concessionnaire : « Vous n'aurez le chemin de fer que
« lorsque j'aurai mis la main sur le contrôle de la mine.

« Ce chemin de fer, elle l'a gardé pour elle. Elle a réservé
« les bénéfices pour l'État et, tout en le créant, elle a dit :
« Si vous voulez que je vous livre le chemin de fer, vous me
« livrerez la moitié des actions ». Ainsi elle est devenue pro-
« priétaire de 40 millions sur 80 millions qui composent la
« Société de Grangesberg...

« Si vous ne croyez pas que l'Algérie puisser aller jus-
« qu'à la nationalisation complète, c'est à vous de trouver
« un régime assez souple pour réserver à la nation ses droits
« de contrôle et de propriété, c'est à vous à accomplir le
« programme politique qui est le vôtre, c'est à vous à affir-

« mer l'économie nationale qui est justement la doctrine « essentielle de la majorité, c'est à vous à faire que pour la « prospérité de l'Algérie, pour l'avenir de l'Afrique fran- « çaise et aussi pour le plus grand bien de la démocratie et « pour sauvegarder les destinées du prolétariat, toutes les « richesses nationales restent la propriété de la nation ».

Deux autres députés (1) ont soutenu, à quelque chose près, la même thèse et ont invité le Gouvernement à imiter la Suède pour l'exploitation des richesses minérales de l'Ouenza.

En résumé quels sont les desiderata des socialistes de la Chambre relativement à l'affaire de l'Ouenza?

Nous ne sommes pas encore disposés à vous demander la mine aux mineurs, disent-ils (2), mais il faut nationaliser la mine et le chemin de fer. Au pis aller nous accepterions une combinaison dans laquelle l'Algérie construirait et exploiterait le chemin de fer et se réserverait une part prépondérante comme actionnaire de la Société qui exploiterait le gisement.

Nous sommes donc amenés à voir :

1° Si la nationalisation des mines en général est désirable au moins en l'état actuel des choses, et si cette nationalisation est possible à l'Ouenza;

2° Si, en admettant que l'Algérie construise et exploite elle-même le chemin de fer, la colonie peut constituer un condominium sur le gisement de l'Ouenza et si elle aurait avantage à organiser ce condominium.

Avant de passer à cette étude, rappelons que, dès l'avant-propos, nous avons fait remarquer que la Chambre, qui en somme n'avait qu'à exercer un pouvoir de contrôle à propos

(1) MM. Allemane et Sembat, *J.O.*, 2e séance du 11 février 1910, pp. 757 et 753; 1re séance du 25 mars 1910, p. 1643.

(2) Ce serait alors la socialisation des mines. Cf. M. Aguillon, *op. cit.*, p. 2.

d'un acte administratif, avait singulièrement fait durer cette formalité. Il n'est pas sans intérêt, croyons-nous, à ce sujet, de rapporter à cette place les paroles prononcées à la tribune de la Chambre par un orateur socialiste (1) : « Le projet qui se discute en ce moment nous offre le moyen de « tenir en bride les concessionnaires de l'Ouenza puisqu'on « ne peut pas exploiter la mine sans le chemin de fer. Nous « avons donc le moyen de les soumettre à telles conditions « qu'il nous plaira, de les obliger à rétrocéder à la France ce « qu'on n'aurait jamais dû leur donner ».

Tout cela est très bien, mais il est permis de faire observer à l'honorable député que si les concessionnaires sont bridés depuis 1905, le commerce algérien et un grand nombre d'ouvriers de la colonie et de la métropole sont aussi bridés depuis la même époque, au moins dans la mesure où la mise en valeur de l'Ouenza aurait permis à ce commerce et à ces travailleurs de prospérer et de s'occuper.

Bien que l'orateur ait expliqué à la tribune pour quelles raisons les socialistes étaient entraînés à amplifier le débat sur l'Ouenza, nous avons pensé qu'il convenait de faire voir quelle était l'atmosphère un peu surchauffée, dans laquelle s'est discutée cette affaire, et de connaître quel était l'état d'esprit du groupe le plus acharné à combattre le projet de l'Ouenza.

Passons maintenant à l'examen des questions que nous avons formulées.

A. — *La nationalisation des mines en général est-elle désirable en l'état actuel des choses et cette nationalisation est-elle possible à l'Ouenza*? — Nous ne pouvons faire ici, à propos de l'étude de la nationalisation des mines, une étude générale du socialisme d'État.

(1) M. Sembat, député, Cf. *J. O.*, Chambre des députés, 1re séance du 25 mars 1910, p. 164.

Outre que cette étude demanderait des développements considérables, nous risquerions fort, et ce serait justice, de nous attirer le même reproche que l'on a fait aux députés socialistes de la Chambre à propos de l'affaire de l'Ouenza, c'est de sortir du sujet et d'étendre outre mesure le débat (1).

A nous en tenir à la question posée, et puisque nous connaissons le projet de nationalisation des mines qui a été déjà déposé sur le bureau de la Chambre (annexe nº 21), il nous paraît difficile de trouver de meilleurs arguments à opposer à ce projet que ceux qui ont été donnés, par le rapporteur actuel de la Commission des mines (2) de cette Haute Assemblée, pour le combattre.

C'est donc à ce député que nous allons d'abord céder la parole pour savoir ce qu'il pense de la question de la *nationalisation des mines en général* et des *applications de nationalisation des mines qui sont faites dans d'autres pays* (3).

« On a vraiment une fâcheuse tendance, écrit M. Ajam (4)

(1) On pourra consulter pour l'étude de cette question les documents suivants :

Cours d'histoire des doctrines économiques de M. Deschamps, professeur à la Faculté de droit de Paris;

Histoire des doctrines économiques de MM. Ch. Gide et Ch. Rist, pp. 472 et s.;

Les systèmes socialistes et l'évolution économique de M. Bourguin, pp. 85 et s.;

Origine et caractère du socialisme d'État par M. Ch. Rist, dans la *Revue d'économie politique*, nºs de mai et juin 1907;

Le rachat de l'Ouest devant le Sénat par M. J. Perrinjaquet dans la *Revue d'économie politique*, nº de juillet et août 1907;

L'étatisme est-il en progrès, par M. Marcel Gérard, dans la *Revue politique et parlementaire*, du 10 mars 1911, p. 501.

(2) M. Ajam, député, auquel nous adressons ici nos remerciements les plus sincères pour l'empressement et l'amabilité qu'il a mis à nous documenter.

(3) Nous passerons sous silence tout ce qui se rapporte au rachat des mines concédées. Nous avons cependant une mine déjà concédée à l'Ouenza mais, puisque les socialistes n'en sont encore, dans le projet de loi rapporté par M. Zévaès, qu'à prévoir une loi spéciale pour que les mines concédées fassent retour à la nation (art. 1), il nous paraît difficile de supposer qu'ils veuillent subordonner l'exploitation du gisement, non seulement, comme nous l'avons dit (p. 71), à la promulgation de leur loi sur la nationalisation des mines, mais aussi au vote de la loi de rachat des mines concédées. Ce serait, il est probable, l'ajournement de l'affaire de l'Ouenza aux calendes grecques.

(4) La question des mines. Etude sur la refonte de la législation minière. Paris, 12, rue Grange-Bâtelière.

« à rapprocher la concession d'une mine d'une concession « de travaux publics. La ressemblance n'existe que dans « les termes...

« Au prospecteur d'une mine, qu'est-ce que je donne, « moi, l'État?

« Je donne le néant ! Ou, tout au moins je donne l'in- « certitude (1). Tandis qu'au concessionnaire de travaux « publics l'administration remet une propriété déjà créée « et dont l'exploitation, malgré une part d'aléa, représente « des résultats certains par avance.

« Une entreprise de transports, celle d'un tramway, par « exemple, est établie sur des données qui sont approxima- « tivement connues du concédant et du concessionnaire. « On peut chiffrer des bénéfices dont la limite exacte échap- « pe aux calculs, mais dont on sait à peu près la marge. Ce « sera du 4 %, du 6 %, peut-être, en cas de gros succès, du « 8 %, mais on peut toujours tabler, on a des éléments soli- « des de discussion (2).

. . . .

« Nous savons aujourd'hui, par de tristes expériences, « que les employés placés directement au service d'État « sont dix fois moins maniables que ceux d'un patron. Un « syndicat d'ouvriers d'industrie privée peut être touché « par des arguments d'ordre économique; il peut être ren- « seigné sur les bénéfices d'un patron et entendre raison. « L'État-patron, c'est le Parlement-patron. Ah ! comme je « comprends ces cheminots qui, dans un Congrès corporatif,

(1) Nous devons reconnaître que l'incertitude est notablement diminuée à l'Ouenza, et qu'elle ne porte que sur la quantité de minerai contenue dans le gisement.

(2) A notre avis les éléments de comparaison, même pour une entreprise de tramways, ne présente pas le caractère de certitude que M. Ajam paraît admettre.

« disaient pour repousser l'arbitrage obligatoire : « Nos ar-
« bitres, ce sont nos députés ! ». Ils ont ainsi prononcé une
« cruelle condamnation de l'Étatisme. L'industrie d'État ne
« peut pas se développer économiquement, parce qu'elle
« échappe à toutes les lois économiques. Elle n'a pour bor-
« ner ses frais généraux que la banqueroute du pays. Le
« procédé apparaîtra excessif.

« Je me demande aussi comment il sera possible à l'État
« de maintenir le salaire à la tâche, si indispensable dans
« le travail du fond. Il se trouvera tout de suite en pré-
« sence de la politique préconisée et suivie avec tant de
« tenacité par tous les syndicats ouvriers : le travail à
« l'heure, avec, comme base de production, la production
« du travailleur le plus médiocre. Demandez des nouvelles
« du système aux entrepreneurs du bâtiment !

« Il est donc incontestable que l'exploitation d'État,
« dans une des industries qui se prêtent le moins à l'Éta-
« tisme, conduira à des résultats désastreux.

Voici maintenant ce que nous lisons dans la même brochure au sujet de l'application du régime de la nationalisation des mines en Allemagne :

« Soyez persuadés que si la mainmise de l'État sur les
« mines nouvelles était une opération raisonnable, on
« l'aurait déjà tentée quelque part, dans le monde. Or,
« on ne l'a pas tentée...

« M. Zévaès qui s'est livré à une étude très documentée
« de la question (1) et qui a compris toute l'importance de
« ce document comparatif, n'a rencontré comme indus-
« trie minière d'État en plein exercice que les mines fisca-
« les de Prusse. Si nous voulons employer la bonne mé-

(1) Voir le Rapport fait au nom de la Commission des mines déposé 1er avril 1909 sur le bureau de la Chambre des députés, nº 2431.

« thode scientifique, c'est là que nous irons chercher un « enseignement.

« Les économistes orthodoxes auront beau nous prévenir que l'Allemand très caporalisé, se prête mieux qu'un « autre à l'expérience d'une exploitation bureaucratisée; « il est cependant évident que, si nous découvrons dans un « pays civilisé une organisation étatiste dans laquelle tout « marche pour le mieux, nos convictions seront ébranlées.

« Le royaume prussien possède deux domaines miniers, « l'un à l'est de l'Allemagne, dans la Haute-Silésie, l'autre « à l'ouest, tout près de chez nous, dans la vallée de la Sarre.

« La Prusse n'a pas eu besoin de racheter ses mines. Elle « a bien essayé d'agrandir son domaine par ce moyen, « lorsqu'elle a conçu le plan fantastique d'acquérir en « Bourse les actions de l'Hibernia, mais elle à échoué piteusement. Son domaine actuel ne lui a presque rien « coûté: elle en a hérité des principautés germaniques qu'elle « a englobées ou elle l'a exploité initialement. *L'État « prussien n'a donc pas de capital à rémunérer*; *il ne pratique ni amortissement*, *ni dépréciation. En outre*, *ses mines « sont exemptes de toutes taxes communales*.

L'exploitation prussienne des mines s'exerce donc dans des conditions particulièrement favorables et il semble que les résultats obtenus doivent être encourageants.

Il n'en est rien, paraît-il, et à s'en rapporter au compte-rendu annuel de la Chambre de commerce de Sarrebruck, il résulte que :

1° De 1902 à 1908 les mines fiscales de la Saxe, qui exercent dans le sud-ouest de l'Allemagne une prédominance équivalant au monopole, n'ont pas produit une extraction en rapport avec les nécessités de l'industrie. L'exploitation fiscale a arrêté l'essor de l'industrie sidérurgique dans le bassin de la Sarre;

2° *Les mines fiscales vendent toujours plus cher que l'industrie privée.* — De 1903 à 1910, l'industrie privée a élevé le prix de la houille de 0 marks 75 par tonne. L'État a élevé ses prix de 2 marks 36 par tonne. Même constatation pour les cokes;

3° En 1906, 1907 et 1908, la moyenne de production par ouvrier et par an s'élevait, dans les mines privées, respectivement à 268 tonnes, 263 tonnes et 250 tonnes. Dans les mines fiscales, la production n'a pas dépassé 245, 231 et 227 tonnes;

4° *Les ouvriers sont moins bien payés dans les mines d'État.* — Le salaire actuel d'un travailleur du fond s'élève à une moyenne de 4 marks 63 par jour et de 1,333 marks par an dans l'industrie nationale. Il atteint une moyenne de 5 marks 86 et de 1766 marks dans les mines particulières.

Tel est le résultat obtenu par la nationalisation dans les mines prussiennes.

Mais voici encore une autre opinion sur la question qui nous occupe :

Dans un article paru dans le journal « *Le Parlement et l'Opinion* », à la date du 10 février 1911, M. Paul Painlevé membre de l'Institut, député, après avoir émis l'avis que, logiquement, la meilleure solution que devrait consacrer la nouvelle législation minière serait l'exploitation directe par l'État, est obligé de reconnaître que de nombreuses objections pratiques s'opposent à l'adoption de cette solution. « L'État ne va-t-il pas, dit M. Painlevé, se heurter à la concurrence malveillante des exploitations en « activité ? (1) Se trouvera-t-il ainsi dans de bonnes con-

(1) M. Painlevé ne conçoit pas en effet la possibilité de racheter les concessions en exercice.

« ditions pour apprendre son métier de grand propriétaire « minier? Et les embarras budgétaires ne l'entraîneront- « ils pas à une exploitation plus fiscale qu'industrielle, « j'entends au prélèvement immédiat de tous les bénéfices, « pour le grand dommage de l'avenir de ses entreprises? « Il ne pourrait surmonter ces graves difficultés initiales « que s'il était soutenu par un puissant courant d'opinion. « Or, ce courant fait défaut aujourd'hui. Pour ces raisons « et pour beaucoup d'autres, la nationalisation des mines « nouvelles est une solution qui ne me paraît avoir aucune « chance d'être adoptée ».

Nous n'avons pas la prétention de croire que les deux opinions dont nous venons de faire état suffisent à résoudre cette question de nationalisation des mines dont l'intérêt doctrinal et l'importance pratique sont considérables.

Nous nous sommes proposé uniquement, en reproduisant ici la pensée de deux personnalités qui se sont prononcées tout récemment sur la question qui nous occupe, et en rapportant quelques résultats obtenus dans l'exploitation minière prussienne, de faire voir que la Prusse fait un essai plutôt malheureux de nationalisation des mines, et que la France n'est probablement pas encore disposée à faire l'expérience pour son compte.

Dans ces conditions, ne serait-il pas abusif, inopportun, d'imposer à un pays qui n'en est encore qu'à sa période d'évolution comme l'Algérie, un régime dont la métropole ne veut pas pour elle? Il est inutile, nous le pensons, d'insister sur ce point.

Mais il y a plus encore, et puisque nous avons posé la question, il faut la résoudre, la nationalisation des mines est, pour ainsi dire, impossible à l'Ouenza. Elle n'est pas impossible en droit, mais elle présenterait les plus grandes difficultés en fait; c'est ce que nous allons démontrer.

Si, en effet, une loi de nationalisation des mines était votée, il en résulterait que cette loi, instaurant un régime minier entièrement nouveau, serait immédiatement applicable au gisement de l'Ouenza comme aux autres. La promulgation de la loi équivaudrait au rejet de la condition à laquelle est subordonnée, en vertu de l'art. 3 du décret du 10 avril 1908, l'exécution de ce décret; c'est à-dire que le bail consenti à la Société d'études serait résilié « ipso facto ».

L'Algérie entrerait donc en possession de sa forêt domaniale de l'Ouenza et de la minière, *mais elle n'entrerait pas en possession de la mine qui a été concédée à M. Pascal le* 20 *mai* 1901.

Dans ces conditions, pour que la colonie puisse exploiter toutes les richesses minérales du gisement, et nous savons que cette condition s'impose pratiquement, elle serait dans l'obligation de racheter la mine aux ayants-droit de M. Pascal.

Les ayants-droit de M. Pascal ! quels sont-ils?

La Société concessionnaire des mines? Il faudrait savoir ce que la Société d'études en pense. Car si, comme nous l'avons dit, cette dernière société, pour s'assurer les bénéfices devant résulter de l'exploitation de la minière (1) a consenti à l'arrangement du 9 avril 1908, il n'est pas démontré que, tout espoir de gain sur la minière étant perdu, elle renoncerait aussi aux droits qu'elle peut revendiquer sur la mine en vertu de son traité du 15 septembre 1901.

Serait-ce alors la Société d'études qui pourrait se présenter à la colonie comme le seul ayant-droit de M. Pascal? A en juger par la lutte énergique que la Société concessionnaire des mines a soutenue jusqu'au 9 avril 1908

(1) Et du chemin de fer.

pour essayer de se faire reconnaître des droits exclusifs sur tout le minerai de fer du gisement, on peut affirmer sans crainte que cette solution ne serait pas de son goût.

Voilà donc la première question que la colonie serait dans l'obligation de résoudre si elle pouvait exploiter elle-même le gisement de l'Ouenza.

Mais supposons que l'Algérie ait triomphé de cette première difficulté, et arrivons à la négociation des conditions du rachat avec le propriétaire dont les droits sur la mine seraient incontestés. Tout particulièrement voyons sur quelles bases il serait possible de calculer l'indemnité de rachat.

Cette indemnité devrait être égale à la valeur de la mine (1). Or où est la mine d'Ouenza, où commence-t-elle où finit-elle?

La mine d'Ouenza est un corps sans dimensions, sans consistance définie, dont la valeur, sans aller de 0 à l'infini, est comprise entre deux limites qui diffèrent exactement de la valeur totale du gisement.

En effet, si on s'adressait aujourd'hui à la Société concessionnaire des mines d'Ouenza, celle-ci répondrait : La valeur de la mine? Mais elle est égale à la valeur totale du gisement, puisqu'il n'y a pas de minière à l'Ouenza. Par contre, si on voulait connaître le sentiment de la Société d'études sur ce point, cette société répondrait que la valeur de la mine est égale à rien, puisqu'il n'y a pas de mine à l'Ouenza.

Les socialistes de la Chambre avaient-ils entrevu les difficultés que présenterait l'application du régime de la nationalisation des mines à l'Ouenza? Nous l'ignorons.

(1) Il est bien évident que si on confisquait les mines, déjà concédées, au profit de la nation, les difficultés que nous allons faire ressortir disparaîtraient.

En tout cas, nous avons constaté qu'après avoir abandonné le système de la mine aux mineurs (qui est le but définitif de leurs revendications) les orateurs de ce parti avaient aussi cédé sur le système de la nationalisation (qui n'est que le moyen transitoire) pour s'en tenir à l'essai d'un condominium analogue à celui qui est pratiqué en Suède. Il nous reste à voir si ce régime est applicable à l'Ouenza.

B. — *En admettant que l'Algérie construise et exploite le chemin de fer, la colonie : 1° Peut-elle constituer un condominium sur le gisement de l'Ouenza? 2° A-t-elle avantage à organiser ce condominium?* — Si on veut bien observer que dans l'étude que nous allons entreprendre ici, l'éventualité de l'organisation d'un condominium sur le gisement de l'Ouenza est subordonnée à l'hypothèse de l'exploitation du chemin de fer par la colonie, on conviendra qu'il est rationnel de savoir au préalable si cette hypothèse peut devenir une réalité, et, dans l'affirmative, qu'il est nécessaire que nous connaissions quelles seraient les conséquences de cette situation nouvelle sur les conventions.

L'Algérie peut-elle exploiter elle-même le chemin de fer de Bône à l'Ouenza par Bou-Hadjar ou tout autre chemin de fer situé sur son territoire? Cela est incontestable.

Si la colonie n'a pas pris l'initiative de ce système d'exploitation, en 1905, c'est qu'apparemment elle a pensé que la combinaison qu'elle proposait lui serait plus profitable. Mais le Parlement, dans le plein exercice de sa souveraineté, peut enjoindre au Gouvernement et à l'Algérie de faire procéder, dans les formes réglementaires, à l'étude du régime de construction et d'exploitation par la colonie du chemin de fer destiné à enlever les minerais de l'Ouenza.

On pourrait peut-être faire observer au Parlement qu'il ne serait pas très expédient de renvoyer encore l'affaire de l'Ouenza.

On pourrait aussi noter qu'il n'était pas dans l'esprit du législateur de 1900, qui a voulu donner à l'Algérie une autonomie à peu près complète, de lui imposer un régime de chemin de fer qu'elle ne désire pas (1). On pourrait également faire remarquer que le Conseil d'État — qui après avoir triomphé, avec l'arrangement du 9 avril 1908, des difficultés que nous connaissons, a dû, en conformité de la loi et dans un but d'ordre pratique, subordonner l'amodiation définitive de la minière à l'approbation du projet de chemin de fer — serait bien peu récompensé de sa peine si ce projet était rejeté.

Mais, ceci dit, on doit reconnaître, nous le répétons, que le Parlement est souverain. S'il croit que l'Algérie a tout à gagner à construire et à exploiter elle-même le chemin de fer qui est nécessaire pour la mise en valeur du gisement de l'Ouenza, il peut imposer *per fas et nefas* ce régime à la colonie.

(1) Voici comment le rapporteur de la Commission du budget de la Chambre des députés analysait l'art. 1er de la loi du 19 décembre. 1900 auquel nous nous sommes référé pour établir la légalité de la convention II :
« Examen des articles.

« Art. 1er. Le fait initial, c'est la constitution d'une personnalité financière « nouvelle. On pourrait soutenir que l'Algérie possède implicitement, dès à « présent, la personnalité civile, mais il a paru préférable de le dire formel« lement et de définir cette personnalité avec les pouvoirs qui en découlent. « Pour les travaux publics, le régime est celui établi en France par la loi du « 27 juillet 1870.

« Le projet gouvernementale renfermait dans son art. 15 un paragraphe « ainsi libellé : « Les pouvoirs publics de la métropole peuvent, après avis « des Délégations financières et du Conseil supérieur, concéder directement « les chemins de fer auxquels ils auront reconnu un caractère stratégique. » « Cette disposition a été unanimement écartée. En effet, il est inutile de dire « que les pouvoirs publics, organe de la souveraineté nationale, peuvent « concéder des chemins de fer en Algérie comme ailleurs. Leur droit est im« prescriptible, seulement il s'agit de savoir qui fera les frais de ces chemins « de fer; d'autant plus que tout chemin de fer peut être étiqueté stratégique. « Il paraît impossible qu'on entende imposer à l'Algérie la dépense de voies « ferrées qu'elle ne demanderait pas. Son budget spécial pourrait en être « écrasé. » (Estoublon et Lefebure. *Code de l'Algérie annoté,* supplément de 1901, p. 86).

Voyons donc quelles conséquences résulteraient de cette décision du Parlement.

La conséquence immédiate serait que la condition suspensive à laquelle est subordonnée l'exécution du décret du 10 avril 1908 ne pouvant pas se réaliser, le bail que ce décret approuve conditionnellement serait résilié de plein droit comme il le sera, en vertu de l'article premier de la convention complémentaire du 29 janvier 1906, si le Parlement n'a pas approuvé, avant le 10 avril 1913, la concession du chemin de fer que se propose de construire la Société d'études.

Il convient même de remarquer que si les effets de droit qui doivent résulter de ces deux situations sont les mêmes, il y aurait aussi identité dans les conséquences de fait; car, si l'Algérie était dans l'obligation de mettre sur le chantier une étude nouvelle, si ce projet devait passer (et il le faudrait) par la filière administrative, être soumis à toutes les formalités réglementaires, il est probable que le 10 avril 1913 serait arrivé avant que la loi permettant à l'Algérie d'exploiter son chemin de fer soit promulguée.

Nous devons consacrer la quatrième partie de notre étude à examiner ce qui doit résulter, selon nous, de cette arrivée du terme de la condition suspensive avant l'approbation de la concession, du chemin de fer de la Société d'études. Comme, d'autre part, nous venons de constater que ces conséquences seraient les mêmes que celles qui résulteraient de l'injonction faite à l'Algérie d'exploiter elle-même son chemin de fer, nous ne pouvons que renvoyer à la fin de la présente étude pour faire connaître notre sentiment à ce sujet. Pour le moment nous nous bornerons à préciser les effets de droit dont la connaissance nous est nécessaire pour l'étude de la question du condominium faisant l'objet principal de cette division. Ces effets de droit peuvent être ainsi formulés :

Si le Parlement imposait dès maintenant à l'Algérie la construction et l'exploitation du chemin de fer de l'Ouenza : 1° *Le bail concernant la location du canton du Djebel-Ouenza avec la faculté d'exploiter les minières* (*convention I*), *les conventions subséquentes et l'arrangement du* 9 *avril* 1908, *seraient résiliés* ipso facto;

2° *Les concessions du chemin de fer de Bône à l'Ouenza* (*convention II*), *et de certains emplacements dans le port de Bône* (*convention III*), *que l'Algérie a accordées, sous réserve approbative, à la Société d'études de l'Ouenza, seraient annulées de plein droit.*

Puisque nous venons de constater que le Parlement peut obliger l'Algérie à exploiter le chemin de fer de l'Ouenza à Bône, et que nous connaissons quels seraient les effets de droit de cette mesure sur les contrats qui lient l'Algérie à la Société d'études d'une part, et la Société d'études à la Société concessionnaire d'autre part, nous pouvons passer maintenant à l'examen des deux questions que nous avons formulées.

Occupons-nous d'abord de la première de ces deux questions : L'Algérie peut-elle constituer un condominium sur le gisement de l'Ouenza?

Rien ne s'oppose évidemment à l'adoption d'un pareil régime d'exploitation à condition toutefois que l'*exploitation de la mine* d'Ouenza ne soit pas englobée dans le régime à organiser. Si, en effet, il n'existe aucun empêchement à la constitution d'un condominium sur la *minière*, il n'est pas possible, alors que le concessionnaire a reçu de la loi la pleine propriété de la mine sans aucune restriction que le paiement des redevances, de lui imposer aujourd'hui un régime inconciliable avec ses droits absolus de propriétaire.

Donc l'Algérie, n'ayant plus aucun droit sur la mine

d'Ouenza, ne peut prétendre qu'à partager les bénéfices devant résulter de l'exploitation de la minière de l'Ouenza. Et nous voilà encore en présence, bien que partis sur une voie autre que celle suivie dans la section précédente, de cette question obsédante qui est celle de savoir où est la ligne séparative entre la mine et la minière de l'Ouenza.

Comme nous ne voulons pas préjuger du litige qui s'ouvrirait le jour où l'arrangement du 9 avril 1908 serait résilié pour une cause quelconque, nous allons essayer de traduire ici le langage que la Société d'études ou la Société concessionnaire se présentant comme propriétaire de la mine, pourrait tenir à l'Algérie *en supposant bien entendu que ces deux sociétés soient toujours fidèles à la thèse qu'elles ont soutenue jusqu'à présent.*

La Société d'études devrait dire au Gouverneur général de l'Algérie : « J'ai toujours admis et soutenu qu'il existe « à l'Ouenza une minière de fer considérable et que la mine « de fer et de cuivre n'a qu'une importance infime. Par con« séquent j'exploiterai à mon profit exclusif le minerai de « cuivre et le minerai de fer de mine qui sont ma propriété; « mais, comme vous avez la propriété du minerai de fer de « minière, je suis disposée à exploiter ce dernier avec vous, « sous le régime d'un condominium, à des conditions qui « me permettront de réaliser un bénéfice analogue à « celui qui devait résulter de l'application de notre conven« tion I des 26 juin, 12 juillet 1905.

La Société concessionnaire des mines dirait au représentant de l'Algérie : « Je me suis toujours attachée à démon« trer qu'il n'y a pas de minière de fer à l'Ouenza. Par con« séquent mon titre de concessionnaire de la mine me don« ne le droit d'exploiter à mon profit exclusif tout le mi« nerai de cuivre et de fer contenu dans le périmètre con« cédé. Vous n'aurez pas un centime des bénéfices que j'es-

« père bien réaliser dans l'exploitation du gisement limité « par ce périmètre. »

Si l'on veut bien retenir que la surface du canton du Djebel-Ouenza, ayant fait l'objet de la concession, est de 3.079 hectares sur 6.569 hectares minéralisés (1), que le périmètre concédé englobe les gîtes : des Coudiat-Douamis, Coudiat-Hallatif, Coudiat-Sauda et une grande partie du gîte Ouenza lesquels renferment les 9/10 de la richesse totale du gisement, on constate que l'Algérie recevrait du Parlement, sous la forme d'un condominium obligatoire, un cadeau peu enviable au cas où la Société concessionnaire pourrait se présenter à la colonie comme succédant aux droits de M. Pascal.

En résumé, si l'Algérie devait traiter avec la Société d'études, les bénéfices qu'elle pourrait tirer d'un condominium sur le gisement de l'Ouenza ne dépasserait pas probablement ceux qu'elle est certaine d'encaisser avec les redevances prévues à l'art. 11 de la convention I. Si la colonie devait traiter avec la Société concessionnaire, la part qui devrait lui revenir serait égale à rien ou à presque rien. Telle est la réponse que nous faisons à la question déjà posée : L'Algérie a-t-elle avantage à organiser un condominium sur le gisement de l'Ouenza?

Nous pourrions nous contenter de l'étude que nous venons de faire concernant l'application directe du régime d'un condominium au gisement de l'Ouenza et des constatations que nous avons faites à propos de ce cas particulier pour conclure au rejet d'un pareil régime; mais les socialistes de la Chambre ayant donné en exemple à l'Algérie le condominium suédois de Kirunavara et de Gellivore,

(1) Du moins on le suppose.

il nous paraît convenable d'étudier la pratique de ce régime dans ce pays avant de tirer une pareille conclusion.

Voyons d'abord si les mines de la Suède et de l'Algérie sont soumises à des législations minières analogues et nous tâcherons ensuite de savoir en quoi consiste le condominium suédois.

Le régime minier de la Suède n'est pas aussi vieux que le nôtre, il date seulement de 1884; mais il est presque la copie de notre loi de 1810. L'État s'y réserve, comme le nôtre, le droit régalien de concèder les mines à qui lui plaît; mais il ne peut (et c'est là une particularité de la loi scandinave) empêcher le propriétaire de la superficie de s'imposer au concessionnaire légal comme participant pour moitié dans les bénéfices de l'affaire sous condition de participer aux pertes dans une égale proportion.

Donc, l'État suédois, qui était plein propriétaire de la superficie de toute la Laponie, avait bien le droit de s'imposer, à Kirunavara comme à Gellivare, aux concessionnaires (1); mais il ne pouvait leur réclamer la moitié de leurs actions sans offrir de couvrir les pertes possibles dans la même mesure; ce danger devant lequel reculent tous les États du monde, la Suède n'a pas voulu le risquer (2). Comment donc a-t-elle pu l'éviter?

En donnant aux concessionnaires des avantages qui compensent pour eux, et au delà, la part de bénéfices qu'ils doivent remettre à l'État.

La Suède avait l'intention bien arrêtée, pour empêcher l'exploitation intensive et l'exportation abusive de ses minerais au détriment de son industrie nationale, de créer une taxe à l'exportation qui aurait été supportée par les

(1) L'État est propriétaire de 40.000 actions privilégiées sur les 80.000 actions qui forment le capital social, et il s'est réservé le droit de racheter la totalité des mines à partir de l'année 1932.

(2) M. Maurice Ajam, *op. cit. La Question des mines*, p. 30.

industries privées. Le contrat qu'elle a passé, en 1908, avec les Sociétés de Kirunavara et Gellivare, a supprimé toute crainte à cet égard pour ces Sociétés.

Les minerais provenant de ces deux gisements n'avaient pas de débouchés; l'État suédois a mis ses rails à la disposition des mines, il a même construit des chemins de fer là où il n'en existait pas) moyennant un prix par tonne qui est *inférieur d'un bon tiers au prix normal des transports ordinaires du pays.*

Ainsi, par leur entente avec l'État suédois, les sociétés minières ont assuré le développement de leur industrie. Ajoutons qu'elles ont obtenu le quasi-monopole de l'exploitation et qu'elles ont triplé la faculté d'exporter leurs minerais, opération que la Suède, très nationaliste, avait toujours envisagée d'un mauvais œil.

La politique suédoise n'est pas socialiste; elle est uniuniquement patriote. Les Suédois sont gens trop pratiques pour espérer quelque chose d'une nationalisation de leur plus importante industrie. Le résultat principal qu'ils ont voulu atteindre est d'éviter le gaspillage de leur domaine minier au profit de l'étranger, dans les conditions où a été gaspillé le domaine forestier de la Scandinavie. Ils ont limité l'exportation des minerais de fer, dans une proportion qui n'atteindra jamais, au maximum, une moyenne de quatre millions de tonnes par ans.

Ainsi donc voilà le contrat que les socialistes nous proposent comme modèle de régime économique à l'Ouenza !

N'insistons pas et, pensant en avoir fini avec les critiques émanant du parti socialiste, voyons ce que disent les députés qui, tout en étant disposés à voter le projet de l'Ouenza, désirent que ce projet soit amendé dans quelques-unes de ses dispositions.

CHAPITRE III

Les partisans du projet de l'Ouenza remanié

SECTION I. — *La part de la colonie dans les bénéfices réalisés sur l'exploitation du chemin de fer*

Comme nous l'avons constaté (page 104), les conventions ne renferment aucune clause de participation aux bénéfices en faveur des ouvriers et de la colonie. Or, il semble résulter du discours très documenté que M. Marcel Régnier, député, a développé à la Chambre, dans la séance du 18 février 1910, que, particulièrement, les bénéfices que peut réaliser la Société d'exploitation du chemin de fer de Bône à l'Ouenza, sont loin d'être quantité négligeable et que la colonie aurait pu stipuler qu'une part lui serait réservée.

A la vérité, la Société d'études a introduit dans sa lettre du 9 décembre 1909 (annexe n° 18) un paragraphe qui prévoit le versement à l'Algérie de 20 % des recettes brutes de toute nature réalisées sur la ligne de Bône au Djebel-Bou-Kadra, mais ce prélèvement ne doit pas porter sur les recettes afférentes au transport des minerais de fer expédiés des gares de l'Ouenza et du Bou-Kadra !

Voyons comment M. Régnier arrive à établir (comme il l'a dit) « que l'affaire la meilleure à l'Ouenza est celle du chemin de fer ».

Nous savons, d'après les renseignements que nous avons donnés à propos des chemins de fer de Bône à l'Ouenza, que le chemin de fer proposé par la Société d'études, doit avoir une longueur de 195 kilomètres et qu'il coûtera 40 millions environ.

Comme la Société sidérurgique se propose d'extraire annuellement 1.500.000 tonnes de son minerai et que la Compagnie du Mokta-el-Hadid livrera au même chemin de fer de 4 à 500.000 tonnes de minerai du Bou-Kadra, on peut admettre que le trafic total de la ligne sera de 2 millions de tonnes sans compter le trafic local (1).

Se basant sur ces données M. Régnier a voulu calculer le résultat de l'exploitation de ce chemin de fer et il a dit : Puisque le tarif porté pour le transport du minerai de l'Ouenza est le tarif forfaitaire de 6 francs (avenant du 20 octobre 1909, art. 2 (42) ce tarif pour 2 millions de tonnes, assurera à la Société du chemin de fer un revenu annuel de 12 millions de francs. Voilà la recctte afférente au minerai, abstraction faite de celle devant résulter du trafic local.

Quelle sera maintenant la dépense? Elle sera fonction, évidemment, du prix de revient du transport de la tonne kilométrique. Comme on ne sait pas quel chiffre il atteindra sur la ligne Bône-Ouenza, M. Régnier est allé chercher des exemples pouvant lui fournir des données pour ses calculs; et, afin que la comparaison puisse vraiment être concluante, il a fait état des résultats obtenus sur la ligne voisine de Gafsa qui transporterait, paraît-il, ses phosphates à 1 centime par tonne et par kilomètre, charge du capital comprise.

S'il en est ainsi sur la ligne ferrée de Gafsa, et si la ligne Bône-Ouenza pouvait assurer le transport des matières

(1) Ce trafic local peut être évalué à 2.000 francs le kilomètre d'après M. Marcel Régnier. Cf. *J. O.*. Ch. des députés, 1910, p. 939.

pondéreuses dans les mêmes conditions de prix, le transport de la tonne de minerai coûterait 1 fr. 93 de l'Ouenza à Bône. Le bénéfice réalisé par la Société du chemin de fer serait donc de 4 fr. 07 par tonne, et de 8.140.000 francs pour les 2 millions de tonnes de minerai qu'elle peut être amenée à transporter; ce qui, il faut en convenir, est un joli denier.

L'autre exemple, de résultats acquis, a été pris en Suède et concerne ces mines de Kirunavara et de Gellivare dont nous avons déjà parlé. Le prix du transport de la tonne de minerai, du carreau de la mine jusqu'au port de Luléå distant de 210 kilomètres, serait, sur cette ligne, de 3 fr.85, ce qui ramène le prix de transport de la tonne kilométrique à 1 centime 8.

En appliquant ce chiffre aux 2 millions de tonnes de l'Ouenza, c'est encore, l'intérêt des obligations et des actions payé, un dividende de 5.052.000 francs qui reviendrait aux actionnaires.

M. Régnier, pour étayer son argumentation, s'est appuyé aussi sur l'autorité des ingénieurs compétents qui ont étudié les questions de transport par voie ferrée. Il cite les résultats de leurs études et arrive à donner, d'après M. Amiot, ingénieur en chef de la traction de la Cie P. L. M. pour une ligne construite comme celle de l'Ouenza, avec ses déclivités, 1 centime 58 comme prix de revient de la tonne kilométrique.

D'après M. Marlio, ingénieur des ponts et chaussées attaché au Ministère des travaux publics, ce prix de revient pourrait descendre même à 9 millimes 6 (1).

(1) Pour ne pas compliquer cette étude, déjà trop étendue, nous sommes dans l'obligation de renvoyer le lecteur au discours (in-extenso au *J. O.*, p. 942), de M. Régnier qui, toujours dans le but de faire ressortir les bénéfices que la Société des chemins de fer pourrait réaliser, a aussi établi quelle serait

On conçoit que ces chiffres, qui mettent en valeur les bénéfices considérables que la Société du chemin de fer de l'Ouenza pourrait réaliser sur le transport des minerais, aient impressionné le Parlement et l'opinion publique.

Mais il est un autre argument qui a aussi une grande importance et nous voulons prendre les termes mêmes de M. Régnier pour le faire connaître : « Il y a autre chose, comme je l'ai indiqué, l'affaire la meilleure est le chemin « de fer; mais elle ne vise pas seulement des avantages « directs, elle a encore un autre but. On veut, sous cette « forme enveloppée, créer dans cette région riche en dé- « pôts de minerais, les uns exploités, les autres connus, « d'autre encore ignorés, un monopole de fait pour ceux « qui auront en main le chemin de fer. Voilà le fond de « l'affaire, il faut l'expliquer et il faut le dire. Le prix de « transport de la tonne ne sera pas supérieur à 2 francs ou « 2 fr. 25 par 200 kilomètres, cela est à peu près incontes- « table à l'heure actuelle; les arguments que j'ai apportés « à la Chambre l'ont, je pense, suffisamment démontré. « Vous payez le transport 6 francs la tonne. Charge énor- « me dit-on, qui va faire apparaître le minerai sur le mar- « ché au prix ordinaire de revient d'un minerai de cette « teneur.

« Mais n'oubliez pas que les concessionnaires du chemin « de fer sont, en même temps, les exploitants de la mine. « Ils payent 6 francs d'un côté, c'est vrai. N'empêche que « s'ils ne dépensent que 2 francs ils encaissent un bénéfice « de 4 francs. Que peut donc leur importer le prix du trans- « port de la tonne? Ils auraient pu le fixer à 8 francs, 10

la dépense en prenant pour base de ses calculs : la dépense par train (*J. O.*, p. 939), et le coût du train kilométrique (*J. O.*), p. 942. Les calculs faits sur ces bases différentes ont démontré la possibilité, pour la société, de réaliser les mêmes bénéfices.

« francs... s'ils avaient osé aller jusqu'à des prix aussi « déraisonnables, mais ils n'ont pas osé le faire et ils se « sont arrêtés au chiffre nécessaire pour assurer le mo- « nopole de fait. Comment voulez-vous qu'un concession- « naire demande, à côté des mines de l'Ouenza, la conces- « sion d'un nouveau gisement qu'il aura découvert? Il « sera obligé de se servir du chemin de fer, et, par consé- « quent d'adopter et de payer son tarif. Il devra donc sup- « porter la charge totale. S'il s'agit d'un tout petit gise- « ment dont l'exploitant ne puisse pas fournir le matériel « parce que ses ressources sont insuffisantes, ce dernier « sera obligé de faire appel au tarif nº 1, (avenant du 20 « oct. 1909, annexe nº 17) c'est-à-dire celui de 7 fr. 50, et « vous voyez dans quelles conditions il va se trouver; « lui payera, les autres payeront, mais se rembourseront « de partie.

« Le minerai de l'Ouenza va arriver, sur le marché, « s'il est exploité aussi peu économiquement que le mine- « rai voisin, avantagé de 4 francs la tonne. Comment vou- « lez-vous, dans ces conditions, que la concurrence soit « possible? Comment voulez-vous que des gisements se « créent à côté, que des concessionnaires nouveaux se « présentent pour exploiter vos richesses? Ils sont étran- « glés à l'avance.

« Vous en trouverez la preuve dans la concession qu'on « nous apporte comme une chose nouvelle et avanta- « geuse.

« M. le rapporteur considère, en effet, comme une « concession nouvelle cette proportion de 20 % sur la « recette brute du trafic local. Dans ce trafic entrera « l'exploitation des gisements nouveaux qui peuvent être « découverts, et généreusement, parce que cela leur est « indifférent, les concessionnaires du chemin de fer di-

« sent : « Sur ce transport de ces minerais nouveaux,
« concédés à d'autres, nous vous donnerons 20 % des
« recettes brutes ». Mais ce qu'ils veulent, c'est que les
« concessionnaires nouveaux payent le tarif de 6 francs.
« Que leur importe de donner 20 % s'ils ont la cer-
« titude qu'ils ne peuvent pas obtenir la concession parce
« qu'ils ne pourraient pas l'exploiter. Ils veulent
« bien donner 20 % sur le transport des concurrents pos-
« sible, mais sur leur transport à eux, ils ne veulent rien
« donner du tout, ni sur la recette brute, ni sur le bénéfice
« net (1) ».

Et voici quelles sont les conclusions de M. Régnier :
« Je crois avoir démontré à la Chambre que l'affaire qui
« lui est soumise, sans que la bonne foi de personne soit
« suspectée, doit laisser des bénéfices formidables si elle
« est acceptée dans les conditions actuelles. Elle peut en-
« core être solutionnée d'autre façon. C'est à une étude
« nouvelle de la question que je conclus ».

Si les arguments et les chiffres fournis par M. Régnier ont fortement impressionné une importante fraction de la Chambre, ils ont aussi fait réfléchir la Société d'études qui, mettant à profit l'intervalle qui s'est écoulé entre la séance du 18 février 1910 au cours de laquelle M. Régnier avait pris la parole et la reprise de la discussion le 23 mars suivant, a pris de nouveaux engagements contenus dans une lettre du 1er mars 1910.

Dans cette lettre la Société d'études accepte de substituer la clause ci-après à l'engagement de verser à l'Algérie 20 % de recettes brutes afférentes aux transports autres

(1) M. Bedouce député avait déjà relevé, dans une des premières séances consacrées à la question de l'Ouenza, et dans une forme imagée, cette particularité de la participation de la colonie aux bénéfices de l'exploitation du chemin de fer. Cf. *J. O.*, 2e séance du 4 février 1910, p. 593.

que ceux des minerais de fer, qu'elle avait pris précédemment :

« Sur les recettes d'exploitation de la ligne de Bône-Ouen-
« za et prolongements, la Compagnie concessionnaire pré-
« lèvera annuellement :

« 1° Toutes ses dépenses et charges d'administration et
« d'exploitation ;

« 2° la réserve légale ;

« 3° la charge du capital-obligations ;

« 4° un intérêt égal à dix pour cent du capital-actions ;
« L'excédent sera partagé par moitié entre l'Algérie et la
« Société concessionnaire.

« A cet effet, un arrêté de M. le Gouverneur général de
« l'Algérie déterminera les formes suivant lesquelles la
« Compagnie justifiera :

« 1° du montant des capitaux dépensés ;

« 2° de ses recettes et dépenses. »

D'autre part, et comme conséquence d'un article additionnel présenté par les députés algériens en vue d'obliger la Société à employer, sauf dérogations spéciales autorisées par le Gouvernement, des matériaux de construction et du matériel de provenance française ou algérienne, la lettre du 1er mars 1910 de la Société d'études contient également l'addition suivante aux conventions :

« Sauf dérogations autorisées par M. le Ministre des
« Travaux publics, les matériaux nécessaires à la construc-
« tion du chemin de fer concédé et le matériel d'exploita-
« tion de la Compagnie concessionnaire devront être de
« provenance française ou algérienne ». (1).

(1) La lettre du 1er mars entraîne des modifications aux documents suivants. Avenant du 20 octobre 1909 (annexe n° 17), convention II [(cahier des charges art. 18), annexe n° 6] et projet de loi déposé le 10 décembre 1902 art. 2 (annexe n° 19). Les rectifications ont été faites sur ces pièces annexes.

CHAPITRE IV

Les hésitants. — Refonte de la législation minière

Préambule

Nous arrivons enfin à la dernière catégorie de parlementaires, comprenant, il faut le reconnaître, les députés aux opinions politiques les plus opposées, qui se méfiaient du projet de l'Ouenza.

Voulant définir l'état d'esprit de la plupart de ces députés un rédacteur des « *Pages libres* » (1) écrivait, au début de l'année 1909, ce qui suit : « Cette Chambre comprend « à gauche une majorité de très honnêtes gens, issus de la « dernière consultation électorale, hommes de convictions « fermes et de bonne volonté, dont l'aversion pour la poli- « tique d'affaires s'est manifestée en toute occasion. On « sait qu'il suffira d'éveiller les susceptibilités, disons le « mot, les pudeurs de ceux-ci pour qu'ils se montrent peu « disposés à favoriser de leur vote une entreprise un peu « inquiétante, à la fois ploutocratique et internationale ».

Un certain nombre de journaux ne s'étaient pas privés d'éveiller les susceptibilités et les pudeurs des députés. Aussi, quoique le Gouverneur général eût à plusieurs reprises manifesté le désir de s'expliquer loyalement sur son œuvre et sur celle de son prédécesseur, M. Revoil, il a

(1) N° 425 du 20 février 1909.

fallu attendre jusqu'au commencement de l'année 1910 pour que ces explications aient pu être fournies.

Ont-elles convaincu les hésitants? Il est difficile de le savoir, puisque l'ancienne Chambre, nous l'avons vu, n'est pas passée au vote des articles du projet de loi après la dernière séance du 25 mars 1910. Depuis, cette Chambre a été renouvelée et beaucoup de députés nouveaux sont venus siéger au Palais-Bourbon. Il est difficile de savoir quelle est leur opinion sur l'affaire de l'Ouenza.

Comme nous l'avons dit, les députés, auxquels il apparaissait que l'affaire de l'Ouenza n'était pas très claire, et qui hésitaient à voter le projet qui leur était soumis, en se prêtant volontiers à tous les renvois, n'auraient pas été fâchés de voir discuter, au préalable, cette nouvelle législation des mines depuis si longtemps sur le chantier parlementaire.

Quelles sont donc les caractéristiques de la nouvelle législation, et en quoi son adoption peut-elle contribuer à améliorer la convention I d'amodiation de la minière de l'Ouenza qui est actuelement soumise à l'approbation législative?

C'est ce que nous allons essayer d'établir et de voir ici.

SECTION I. — *Refonte de la législation minière*

Le dernier projet de loi « Sur le régime général des mines(1) » a été déposé le 30 juin 1910 sur le bureau de la Chambre des députés sous le n° 202 par MM. Millerand, ministre des Travaux publics, Cochery, ministre des Finances et Viviani ministre du Travail (2); il a été renvoyé à la Com-

(1) Annexe n° 22.

(2) Voir, pour l'étude des projets antérieurs, le Rapport de M. Zévaès, député (*Documents parlementaires*, Ch. des députés, 9e législature, n° 2431). Nous devons aussi citer, pour mémoire, un amendement au projet de loi

mission des mines qui a chargé M. Ajam de le rapporter.

Ainsi qu'il est facile de s'en rendre compte, le nouveau régime, tout en conservant le système des concessions de droit régalien apporterait aux règles actuelles quelques modifications dont les plus importantes touchent au mode d'institution des concessions, à l'interdiction de céder ou affermer les mines sans une autorisation préalable, à la commercialisation des actes des concessionnaires de mines, au remaniements des redevances, enfin à la suppression des minières.

Examinons très rapidement ces innovations (1).

A. — *Institution des concessions.* — Jusqu'ici l'administration n'avait pas cru devoir imposer aux concessionnaires d'obligations spéciales, autres que celles explicitement prévues par la loi. Le Conseil d'État, consulté à cet égard, comme nous l'avons vu à propos de la participation aux bénéfices, a posé le principe qu'en l'état actuel de la législation, les seuls démembrements que pouvait subir la propriété d'une mine, aussi bien lors de son institution qu'au cours des transmissions dont elle est l'objet, sont ceux qui rentrent dans les droits réels admis par le Code civil. Il y a des circonstances, cependant, où il peut être équitable ou nécessaire d'astreindre l'attributaire et ses successeurs à certaines conditions, non prévues par la loi actuelle. L'art. 17 du projet de loi introduit à cet égard un principe nouveau, d'après lequel le Gouverneur a la faculté d'imposer à l'attributaire, en vertu d'un engagement souscrit par lui

de MM. Millerand Cochery et Viviani, présenté le 5 avril 1911 par MM. Ch. Dumont, ministre des Travaux publics, et P. Boncour, ministre du Travail. Cet amendement devait être introduit dans la loi de finances de 1911 afin de faire cesser l'anomalie qui consiste à laisser en suspens de nombreuses demandes de concessions.

(1) Les développements qui suivent ont été empruntés à l'exposé des motifs du projet de loi sur le *Régime général des mines,* n° 202, déposé le 30 juin 1910, précité.

et visé par l'acte de concession, *l'obligation pour lui et ses successeurs soit de construire une usine de la nature de celles qui emploient les produits à extraire de la mine, soit de consacrer à l'exécution de travaux pour la création ou le développement de voies de communication susceptibles de desservir la mine, soit de donner une subvention à des établissements créés en faveur des ouvriers de la mine et dont ces ouvriers pourraient profiter.*

Une disposition finale donne à l'administration le pouvoir de prononcer la déchéance du concessionnaire dans le cas où il ne remplirait pas les obligations prévues dans l'acte institutif de la concession.

L'art. 18 *ajoute une quatrième clause particulièrement importante, qui a pour objet d'intéresser les ouvriers des concessions nouvelles aux bénéfices de l'entreprise.* La clause stipule que la mesure profitera aux ouvriers suivant les règles qui seront fixées par un règlement d'administration publique.

Le Gouvernement s'était demandé s'il y avait lieu, la concession une fois créée, de lui maintenir le caractère de perpétuité que la loi de 1810 lui a reconnu ou si, au contraire, la concession ne devait être accordée que pour une durée limitée.

On remarquera tout d'abord que la mine est, par sa nature même, un bien essentiellement périssable. Dès le jour où elle est mise en exploitation, elle ne cesse de s'acheminer vers sa fin, puisqu'elle est appelée à disparaitre au moment où la richesse minérale qu'elle renferme aura été extraite.

Pour les mines métalliques, en particulier, cet épuisement peut se produire en un nombre restreint d'années. Dès lors, il ne saurait être question de dire que la mine constitue une propriété perpétuelle, au sens du mot.

Il a, néanmoins, paru au Gouvernement préférable de ne pas assigner une limite déterminée à sa possession.

On ne saurait évidemment revenir sur le régime des 1.500 concessions qui existent actuellement en France, et il serait peu logique de ne rendre temporaires que les concessions futures.

Sans insister sur ce point, il suffit de considérer la question en elle-même pour reconnaître les inconvénients de la temporanéité, particulièrement dans un pays comme le nôtre où les richesses minérales sont peu abondantes.

La temporanéité est, en effet, inconciliable avec la bonne exploitation du gîte qui est l'objet en vue duquel la concession a été octroyée dans l'intérêt général. La mine, on l'a dit souvent, est un perpétuel recommencement; sans cesse, il faut effectuer de nouvelles recherches, aménager de nouveaux quartiers pour assurer la continuité de l'exploitation. Le souci de la dépossession dans un délai fixé conduirait fatalement au gaspillage des ressources de la mine. *Le projet de loi a donc conservé le caractère de perpétuité à la concession* et il a défini dans l'art. 33 les conditions de *l'amodiation de la mine* que l'art. 7 de la loi du 21 avril 1810 avait visée implicitement sans s'en expliquer (1).

La détermination de l'attributaire de la future concession constitue la partie la plus délicate de la tâche de l'Administration. Quand celle-ci se trouve en présence soit de l'inventeur, soit d'un seul explorateur sans concurrents, la solution est facile. Mais s'il se présente plusieurs demandeurs concurrents ayant des titres sensiblement équivalents et s'il n'est pas possible de faire entre eux un partage équitable des gisements sollicités, l'Administration est obligée d'en éliminer quelques-uns et de faire, par conséquent, des choix toujours exposés à la critique. Pour remédier à ces inconvénients l'art. 20 du projet de loi prévoit qu'après avis du Con-

(1) M. Aguillon, *op. cit.*, nº 237 et s.

seil général des mines, le ministre peut décider que l'attribution éventuelle de la concession résultera d'une *adjudication*. Dans ce cas, les concurrents admis à se présenter seront désignés par le Conseil d'État. La procédure et les conditions de cette adjudication spéciale seront déterminées par un règlement d'administration publique.

B. — *Autorisation pour les cessions de mines.* — On ne peut s'empêcher d'être surpris de l'inconvénient qui résulte du principe de la liberté absolue de la cession de la mine dès le lendemain de son institution (1). Le concessionnaire peut la transmettre immédiatement à la personne ou à la société que, systématiquement l'Administration avait entendu écarter lors de l'institution (2).

L'art. 34 subordonne désormais la validité de la cession d'une mine à l'autorisation du Gouvernement donnée sur avis conforme du Conseil d'État.

C. — *Commercialisation.* — La loi du 21 avril 1810 assimile l'extraction des substances minérales à l'exploitation des produits du sol et considère l'exploitation des mines comme un acte civil. Cette disposition, qui était logique au début du siècle dernier, lorsque les travaux de mine n'avaient guère plus d'importance que les fouilles effectuées par un propriétaire à la surface du sol, ne répond plus aujourd'hui au caractère des exploitations minières dont les opérations s'étendent de jour en jour. S'il est rationnel, en effet, de laisser sous l'empire du droit civil et des juridictions civiles les conflits que la nature des choses peut susciter entre l'exploitant du tréfonds et le propriétaire de la surface, ainsi qu'entre les propriétaires des mines voisines, il n'en est pas moins vrai que l'industrie des mines ne se dis-

(1) Nous avons vu que pour céder ses droits sur la mine de l'Ouenza M. Pascal n'avait pas même attendu le décret d'institution (annexe n° 3).

(2) M. Aguillon, *op. cit.*, n° 236,

tingue pas des autres industries commerciales pour tout ce qui concerne la vente et le transport de ses produits et l'achat de ses approvisionnements. Il y a lieu de modifier, sous ce rapport, les dispositions actuelles en faisant rentrer les opérations de cette nature parmi celles qui sont considérées comme des actes de commerce.

C'est cette distinction que consacre l'art. 39 du projet de loi.

D. — *Remaniement des redevances.* — Bien que les redevances sur les mines aient été modifiées par la loi de finances du 8 avril 1910, le projet de loi a repris cette question en faisant table rase de ce que la loi de 1810 avait établi.

Le principe des deux redevances fixe et proportionnelle, instauré le 8 avril 1910, est maintenu; mais, en plus de ces deux redevances, l'art. 60 du projet prévoit les conditions de la *participation de l'État aux bénéfices exceptionnellement élevés qui pourraient être réalisés dans l'exploitation des mines futures et existantes.*

Le titre VII du projet, auquel nous renvoyons pour l'étude de détail, précise la quotité de ces redevances et détermine les bases qui serviront à calculer l'impôt global qui atteindra ainsi désormais les mines.

E. — *Suppression des minières.* — *Le projet de loi n'a gardé que les deux classes légales des mines et des carrières*, entre lesquelles les gîtes de substances minérales sont rangés à raison de leur nature, suivant le principe de la loi de 1810. La classe des minières a disparu. Le projet de loi fait rentrer les minerais de fer superficiels des minières dans la classe des mines à laquelle ils appartiennent naturellement.

Mais on ne peut supprimer les minières dans l'avenir sans se préoccuper des droits de ceux qui les détiennent aujourd'hui. De ces minières, les unes se trouvent déjà ou seront ultérieurement comprises dans le périmètre d'une conces-

sion de mines de fer, les autres se trouvent dans des terrains qui n'ont pas été et ne seront pas l'objet d'une concession.

Pour les premières, l'art. 106, § 1er, maintient les droits actuels du propriétaire en même temps qu'il définit plus clairement qu'aujourd'hui la limite entre la minière et la mine et la procédure à suivre pour la déterminer, cet art. précise également, au § 2, avec une netteté qui n'existe pas dans la loi de 1880, les conditions dans lesquelles le propriétaire de la mine peut obtenir l'annexion de la minière, moyennant le paiement d'une indemnité à régler par les tribunaux civils.

Pour les autres minières, la combinaison de l'art. 6 du projet de loi, qui prévoit en faveur des propriétaires du sol l'autorisation d'exploiter à ciel ouvert les gîtes métallifères superficiels non compris dans le périmètre d'une concession, et de l'art. 107 qui accorde aux propriétaires de minières un droit de préférence pour leur transformation en concession, assure à tous les propriétaires qui le voudront le moyen, soit de continuer leur exploitation, soit de se faire attribuer la concession des gîtes à titre de mines, pourvu qu'ils le demandent dans un délai de deux ans.

Section II. — *Quelques opinions sur la refonte de la législation minière*

Il faut reconnaître que le projet de loi, dont nous venons d'esquisser les grandes lignes, marque un progrès indiscutable sur la législation napoléonienne qui a vieilli. Mais n'oublions pas que ce n'est qu'un projet de loi, et, comme tel, qu'il est encore loin d'être voté et promulgué.

En attendant que ce projet de loi vienne en discussion au Parlement, il n'est pas inutile de faire connaître ici l'opi-

nion de quelques personnalités sur les innovations qu'il introduirait dans notre législation minière.

La principale de ces innovations, celle de l'art. 17 du projet, consiste à n'accorder désormais des concessions minières qu'en soumettant le concessionnaire à diverses obligations représentant le prix des avantages concédés.

La modalité qui vise la *construction possible d'une usine*, dit M. Ajam, rapporteur du projet de loi (1), n'est guère facile à justifier. On se demande quel but veut atteindre l'État en contraignant le concessionnaire à cet établissement. Il désire sans doute s'assurer par avance que l'impétrant est un industriel sérieux ne sollicitant pas une concession à la légère. Mais cette garantie, l'administration ne l'a-t-elle pas dans le principe même de la concession qui lui donne le droit de choisir l'attributaire? Ne peut-elle s'entourer de tous les renseignements? Et puis, en pratique, dans le monde des affaires, quel est donc le demandeur dont on ne connaîtra pas la valeur industrielle? Cette usine, exigera-t-on qu'elle fonctionne? Dans quelles conditions? Quelle sera son importance? J'aperçois dans l'exécution de cette clause mille cas de conflit...

Voici comment s'exprime M. Henri de Peyerimhoff, maître des requêtes honoraire au Conseil d'État, secrétaire du Comité central des houillères de France, sur cette même question (2) : « On propose — mais y tient-on sérieusement? « — d'imposer à certains demandeurs la création d'une « usine de la nature de celles qui consomment les produits « de la mine. Conception puérile et qui ne résistera pas à la « critique. Car s'il ne s'agit que de présenter, lors de la « concession, la façade d'une bâtisse industrielle, ce n'est

(1) *Op. cit.* Etude sur la refonte de la législation minière, p. 34.

(2) *Le Parlement et l'Opinion*, nº 2 du 10 février 1911, p. 10.

« qu'une brimade qu'on ferait mieux de traduire en argent ; « mais s'il faut, par contre, faire fonctionner l'usine, « *per fas et nefas*, sans terme et sous peine de déchéance de « la mine, quel industriel digne de ce nom acceptera de « jouer son effort, ses capitaux, sa propriété sur un risque « aussi suspendu aux mouvements aveugles et tout-puis- « sants des courants économiques. »

La *participation des ouvriers aux bénéfices* n'a pas l'air non plus d'enthousiasmer ces deux personnalités.

On impose la participation des ouvriers aux bénéfices, dit M. de Peyerimhoff. Il est manifeste que voici un souci étranger à la matière minière. La loi de 1810 est muette sur les rapports des exploitants et des ouvriers ; c'est l'affaire, soit des lois sociales générales, soit de textes spéciaux. En glissant cette disposition dans le statut organique des mines, on vise évidemment à l'introduire, par la première voie trouvée libre, dans la vie industrielle du pays. C'est d'autant plus visible que, d'une manière ou d'une autre, soit directement, par des répartitions annuelles, soit indirectement, par des primes de bassins, fonction du prix de vente et, par conséquent, du bénéfice probable, la plupart des exploitants pratiquent en fait telles formes de participation. A eux, moins qu'à tous autres, il serait nécessaire de l'imposer.

Que si c'est une indication générale que l'on projette — et l'on n'entend pas ici ouvrir sur ce point une discussion de principe — il est permis de dire que le texte fourni en dernière heure par le Gouvernement pourrait être plus adroit. Une telle intiative n'a de chances de succès que formulée en termes généraux, laissant à chacun l'espérance d'y trouver réalisé le système de ses préférences, et réservant à une institution encore dans l'enfance la mobilité et la plasticité nécessaires à son développement.

M. Ajam a consacré de plus longs développements à la participation des ouvriers aux bénéfices. Sans les reproduire ici en entier, voici les conclusions qu'il tire à propos de cette question : « Malgré toutes les difficultés qui ren-
« dront bien difficile la solution législative de la question, je
« crois sincèrement que la participation aux bénéfices est
« susceptible de rendre de grands services dans la plupart
« des industries, à la condition qu'elle soit organisée d'une
« manière simple, s'adaptant à toutes les modalités des
« exploitations, facilement contrôlable, bien comprise des
« ouvriers et *pratiquée sous la forme la plus directe et la plus*
« *individuelle.* Mais elle ne peut naître que dans la liberté.
« Il va de soi qu'elle ne pouvait sans injustice être appliquée
« aux industries minières établies sous le régime de 1810;
« ce serait une rétroactivité contraire aux principes essen-
« tiels du droit. Aux sociétés anciennes, surtout aux sociétés
« isolées, à voir si elles n'ont pas intérêt à organiser quelque
« chose en ce sens.

« En ce qui touche les sociétés nouvelles, une générali-
« sation obligatoire par voie législative serait dangereuse.
« Tout au plus pouvait-on prévoir, comme dans le texte
« soumis par M. Millerand à la dernière commission du
« budget, la faculté pour le Gouvernement de l'imposer à
« tels concessionnaires. Le taux de cette participation devra
« être calculé de manière à n'écarter aucun demandeur
« sérieux ».

Les autres innovations contenues dans le projet de loi s'expliquent d'elles-mêmes et nous avons vu, notamment dans ce qui précède à propos de l'affaire de l'Ouenza, combien l'interdiction de céder une mine sans l'autorisation du Gouvernement et la disparition de la classe des minières s'imposent absolument à toute législation à venir.

Nous ne voulons pas aborder ici l'étude doctrinale de la

participation de l'État aux bénéfices, dont la portée dépasse de beaucoup l'affaire de l'Ouenza. Nous nous bornerons à faire connaître dans un instant la solution qu'il serait possible d'adopter pour l'application de cette mesure à l'exploitation de ce gisement.

Il nous reste à examiner si, dans le cas bien improbable où le projet de loi sur le « régime général des mines » déposé le 30 juin 1910 serait bientôt voté, le projet de l'Ouenza, amendé comme nous l'avons vu, pourrait être avantageusement remanié par l'application des dispositions du projet de loi que nous venons d'analyser.

SECTION III. — *La convention I d'amodiation de la minière de l'Ouenza, telle qu'elle est actuellement amendée, peut-elle être encore améliorée par l'application des dispositions de la loi sur le régime général des mines en projet?*

Constatons immédiatement que les innovations du projet de loi sur le « régime général des mines » ayant trait à la *suppression des minières*, et les mesures consacrées par les art. 106 et 107 du projet pour régler *la vie en commun des concessionnaires des mines déjà concédées et des amodiataires des minières non encore amodiées* comprises sur le même périmètre, ne trouveraient pas leur application à l'Ouenza. En effet, l'arrangement du 9 avril 1908 a mis fin, au moins jusqu'au 10 avril 1913, à toute contestation entre les concessionnaires de la mine (1) et les amodiataires de la minière. Il serait donc superflu et peu pratique de subordonner l'approbation du projet de l'Ouenza au vote de dispositions législatives qu'un arrangement contractuel a rendues inutiles.

(1) Nous ne donnons à ce titre de concessionnaire de la mine que la portée résultant des explications que nous avons données à la p. 41 de la présente étude.

Peut-on espérer, d'autre part, que le remaniement des redevances, faisant l'objet du titre VII du projet de loi, ferait tomber dans le budget algérien des sommes plus considérables que celles qui doivent résulter du paiement par la Société sidérurgique à la colonie des redevances afférentes à la mine et à la minière, perçues en vertu de la loi existante et de la convention I ?

Il est vrai que la législation minière en projet prévoit la *participation de l'État aux bénéfices de l'exploitation*; mais, puisque c'est surtout la minière qui, à l'Ouenza, constitue la richesse principale, sinon exclusive, du gisement, l'Algérie peut, en augmentant encore le tarif des redevances prévues à l'art. 11 de la convention I, se tailler la part de bénéfices qui lui plaira sans avoir besoin d'une loi nouvelle. Mieux vaut donc, selon nous, pour la colonie, la certitude devant résulter de la perception de redevances fixes, dont le paiement peut être garanti par le dépôt d'un cautionnement important, qu'une part aléatoire et hypothétique dans les bénéfices de l'exploitation du gisement.

Pour ce qui est de *la création d'une usine*, faisant état de l'opinion de MM. Ajam et de Peyerimhoff et aussi de ce que nous avons dit à la section I, chap. I de la III[e] partie, à propos de l'éventualité de la création de hauts-fourneaux à Bizerte ou dans un port quelconque algérien, il ne nous paraît pas probable que si l'art. 17 du projet de loi passait dans notre législation algérienne, il soit vraiment possible d'en exiger l'application.

Enfin, nous serions très partisan de l'organisation d'un régime *de participation des ouvriers aux bénéfices dans l'exploitation du gisement de l'Ouenza*, et nous avons eu déjà l'occasion de démontrer qu'il n'existait aucun empêchement de droit à l'introduction d'une clause de participa-

tion aux bénéfices dans les conventions. Mais si, comme l'écrit M. de Peyerimhoff dans la partie de l'article que nous avons cité, on ne saurait admettre que l'on glisse dans le statut organique des mines une clause de participation des ouvriers aux bénéfices parce que cette question doctrinale a une importance qui dépasse cette matière, à plus forte raison ne peut-on admettre, qu'à propos d'un espèce particulière comme celle de l'Ouenza, soumise au Parlement pour approbation d'une concession de chemin de fer, cette question doctrinale puisse être posée et si passionnément discutée.

Comme nous l'avons constaté (p. 144) l'art. 17 du projet de loi ne sera probablement pas présenté par la Commission des mines dans sa rédaction primitive.

Par suite, puisqu'il ne paraît plus possible à un des auteurs de ce projet (M. Millerand) d'imposer par voie législative la participation des ouvriers aux bénéfices, toute la question, pour ce qui concerne l'affaire de l'Ouenza, revient à savoir si oui ou non la Société d'études veut, bien qu'elle n'y soit pas tenue, prendre l'engagement d'accorder à ses ouvriers une part dans les bénéfices de l'exploitation de la minière et quelle serait cette part. Mais en aucun cas, et étant reconnu que la Société d'études présente des garanties industrielles et financières suffisantes, cette question de participation aux bénéfices ne doit pas mettre en péril cette affaire qui a déjà trop attendu.

CONCLUSIONS DES TROIS PREMIÈRES PARTIES

De même que nous avons passé, à la fin de la 2e partie, une revue des conventions relatives à l'Ouenza avant que celles-ci subissent les attaques du Parlement, il convient d'examiner — maintenant que ces attaques ont été exécutées avec une vigueur inusitée — ces mêmes conventions et le projet de loi, pour voir quelles sont les conséquences tangibles de l'intervention parlementaire.

Le résultat le plus clair c'est que l'affaire de l'Ouenza est arrêtée depuis 4 ans par la Chambre des députés ! Voilà pour le temps perdu.

Tout en reconnaissant que le droit de contrôle que la loi a sagement réservé au Parlement (1) est justifié, aussi bien pour les actes importants de l'Algérie que pour ceux des autres personnes morales publiques, on ne peut s'empêcher de regretter que l'exercice de ce droit ait entraîné une perte de temps aussi préjudiciable aux intérêts de la colonie.

Les autres conséquences qui ont résulté de l'exercice des droits de souveraineté et de contrôle du Parlement et qui résultent aussi de nos déductions personnelles sont : En dehors de celles que nous avons signalées sous le titre « Étapes successives de l'affaire et remaniements ap-

(1) Voir au sujet de ce droit de contrôle, à propos de l'affaire de l'Ouenza, les discours de, M. Vaudamne, député, 2e séance du 4 février 1910, p. 158, et de M. le ministre des Travaux publics; 2e séance du 18 février 1910, p. 948 et l'appendice à la présente étude.

portés aux conventions avant la discussion au fond de l'affaire de l'Ouenza) :

1° La démonstration qu'en droit et en fait il ne saurait plus être question de détourner les minerais de l'Ouenza (et du Bou-Kadra) sur Bizerte et de raccorder, sous un prétexte stratégique, d'autres lignes de chemins de fer algériennes et tunisiennes que celles qui le sont actuellement.

Nonobstant la démonstration ci-dessus, l'engagement par l'Algérie de constituer un stock de charbon de 50.000 tonnes destiné à être dirigé sur Bizerte au premier signal.

2° La constatation qu'en l'état actuel des échanges internationaux et du régime qui est celui de la plupart des grosses entreprises industrielles, la part qui est faite aux établissements étrangers à l'Ouenza s'impose en quelque sorte pour la réussite de l'affaire, et que la présence de ces firmes dans le consortium et dans les sociétés dérivées ne peut être une cause de crainte et d'alarme.

L'engagement par la Société d'études de l'Ouenza de créer une infirmerie-dispensaire destinée aux ouvriers employés sur le gisement et aux indigènes de la région, de mettre à la portée des ouvriers et de leur famille des consultations médicales et de construire des bâtiments scolaires.

La constatation que si l'Algérie était mise en demeure par le Parlement d'organiser un régime de condominium pour l'exploitation du gisement, de construire et d'exploiter le chemin de fer de l'Ouenza à Bône, ce régime du condominium ne pourrait assurer plus d'avantages à la colonie que ceux qui doivent résulter de l'application de la convention I, existante si l'on devait traiter avec la Société d'études, et ne procurerait que des avantages bien moins grands si on avait affaire à la Société concessionnaire.

3° La substitution à la clause de participation de la colonie aux bénéfices réalisés sur l'exploitation du chemin de fer, contenue dans la lettre de la Société d'études du 9 décembre 1909, de celle plus avantageuse faisant l'objet de la lettre du 1er mars 1910, que cette société a écrite au Gouverneur à la suite de l'intervention de M. Régnier, député.

L'obligation pour la Société sidérurgique et la Société d'exploitation du chemin de fer, de n'employer que des matériaux de provenance française ou algérienne, aux travaux du chemin de fer et du gisement.

4° La constatation que si le dernier projet de loi sur le « régime général des mines » est voté un jour, il pourra simplifier et améliorer la législation actuelle, mais que, des innovations introduites dans ce projet, les unes seraient sans effet, actuellement, parce que l'arrangement du 9 avril 1908 les a rendues inutiles, et que les autres peuvent être introduites dans les conventions sans le secours d'une loi nouvelle.

Si donc, la Société d'études pouvait encore faire un effort pour introduire dans les conventions les quelques améliorations qui nous ont paru réalisables et désirables au cours de cette étude (1); si l'on admet également — et il faut l'admettre sous peine de taxer l'administration algérienne d'incapacité et de négligence — que le chemin de fer proposé par Aïn-Guettar-Bou-Hadjar, dont l'exploitation depuis l'engagement du 1er mars 1910 doit assurer une part notable de bénéfices à la colonie, est celui qui convient le mieux à la mise en valeur du sol des régions de l'est du département de Constantine, non encore desservies par des voies ferrées, et au transport des richesses minérales de l'hin-

(1) Légère augmentation des redevances sur l'exploitation de la minière, construction de logements pour les ouvriers du gisement et peut-être aussi participation des ouvriers aux bénéfices.

terland bônois; nous ne voyons pas pourquoi, *à moins qu'il n'y ait des raisons qui nous échappent*, le Parlement n'approuverait pas dans le plus bref délai le projet, sur l'Ouenza, qui lui est présenté.

En effet, nous avons suivi pas à pas, pour ainsi dire, et de groupe à groupe, les détracteurs ou les partisans sous réserve du projet de l'Ouenza, Nous avons pris note des critiques qui ont été formulées, et nous avons constaté que si le projet primitif n'était pas parfait, le Gouvernement, le Gouverneur général et la Société d'études s'étaient efforcés, chacun pour ce qui le concernait, de donner satisfaction aux demandes compatibles avec notre organisation économique et avec les aspirations moyennes de la Nation.

Comprendrait-on, dans ces conditions, que l'affaire de l'Ouenza soit destinée à être dans l'avenir le champ d'expériences des constructions socialistes les plus aléatoires, les plus dangereuses pour les finances de la colonie, et que cette affaire serve, pour le présent, de prétexte aux discussions doctrinales les plus imprécises et les plus abstraites?

L'Algérie ne le pense pas et nous ne le pensons pas nous-même.

Il faut donc que l'affaire de l'Ouenza arrive au plus tôt dans sa période de réalisation.

C'est que, nous l'avons dit dès l'avant-propos, il est une date qui ne doit pas être perdue de vue, c'est celle du 10 avril 1913. Cette date amènera de notables perturbations dans l'affaire de l'Ouenza.

Ces perturbations seront-elles favorables à la colonie, à la Société d'études, à la Société concessionnaire? C'est ce qu'il convient d'examiner en n'oubliant pas que *ce qui doit dominer dans ce débat, s'il doit être institué un jour, c'est, non pas l'intérêt de telle ou telle société, mais l'intérêt supérieur de l'Algérie et de la Métropole.*

Nous ne pensons pas que la Chambre des députés, inspirée surtout par un esprit de justice et de progrès social, ait voulu, jusqu'à présent, en renvoyant toujours le projet de l'Ouenza, arriver au 10 avril 1913 sans que l'affaire ait reçu sa solution, mais il n'est pas inutile de faire ressortir quels peuvent être les avantages ou les inconvénients de ce retard.

Le Parlement ne saurait se désintéresser des conséquences qui résulteraient de l'arrivée du terme que la convention complémentaire du 29 janvier 1906 a prévu, terme qui paraissait peut-être lointain lorsque cette convention a été signée, mais qui arrive vite et à grands pas.

QUATRIÈME PARTIE

LA QUESTION DE L'OUENZA APRÈS LE 10 AVRIL 1913

Introduction

Nous savons déjà que si, à la date du 10 avril 1913, la Société d'études de l'Ouenza n'a pas obtenu la concession du chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza, le bail du canton Djebel-Ouenza comprenant le droit d'exploiter les minières que renferme ce canton sera résilié de plein droit; et, nous savons aussi que toutes les lettres de la Société d'études, tous les engagements qui, depuis 1905, sont venus s'ajouter aux conventions pour les amender, auront le même sort que les conventions principales. A cette date donc l'Algérie, la Société d'études et la Société concessionnaire, n'étant plus liées par aucun contrat, recouvreront toute leur liberté.

Il ne restera plus à chacune des anciennes parties contractantes qu'à s'inspirer des fautes commises dans le passé pour éviter que ces fautes se reproduisent dans l'avenir.

Nous n'avons pas la prétention de donner ici des conseils au Gouverneur général de l'Algérie pour que, débarrassé de tous liens antérieurs, il puisse peut-être, si les circonstances le veulent, asseoir sur des bases plus solides une affaire qui

a mal débuté. Cependant il ne nous est pas interdit de voir sur quels points l'attention de ce haut fonctionnaire devra particulièrement porter.

En premier lieu nous savons que six années de procès n'ont pas suffi pour déterminer les droits respectifs du concessionnaire de la mine et de l'amodiataire de la minière, et que seul un arrangement contractuel a pu mettre les plaideurs d'accord. Pour éviter de retomber dans de pareilles complications, il faudra être certain, avant toutes choses, qu'il ne pourra plus y avoir de plaideurs se disputant cette mine et cette minière. Dans ce but le Gouverneur général devra s'attacher à savoir quels sont les vrais ayants-droit de M. Pascal sur la mine de l'Ouenza (1).

Cette première question résolue, et la chose ne sera pas facile, le Gouverneur devra, *en se basant uniquement sur les études faites par ses services compétents* (2), adopter une ligne de chemin de fer qui sera imposée aux futurs exploitants du gisement pour le transport des minerais. Il ne devra pas perdre de vue qu'un chemin de fer est destiné à transporter non seulement les richesses du sous-sol, qui ne se renouvellent pas, mais surtout celles du sol qui, elles au contraire, non seulement se renouvellent, mais sont appelées à augmenter.

Ces deux points acquis, il conviendra de faire choix, pour l'exploitation du chemin de fer, entre les trois systèmes en présence qui sont :

La concession à la Cie de Bône-Guelma;

L'exploitation par la colonie;

(1) Il y aurait bien également un autre moyen de ne pas avoir de plaideurs : il consisterait en ce que l'arrangement du 9 avril 1908, soit prorogé. Notre optimisme ne va pas jusqu'à espérer une pareille solution.

(2) Et, est-il besoin de le dire, en écartant l'ingérence des hommes politiques, qui voudraient faire prévaloir des questions de clocher.

La concession à une société dépendant de la Société d'exploitation du gisement. Enfin il restera à débattre avec la société, dont les droits sur la mine seront incontestables et incontestés, et *à laquelle la minière sera nécessairement amodiée*, les conditions auxquelles il sera possible de lui consentir l'exploitation du gisement.

CHAPITRE PREMIER

A qui appartient la mine de l'Ouenza ?

SECTION I .— *Les indications fournies sur la question par les procès antérieurs à l'arrangement du* 9 *avril* 1908

Nous avons vu, dans l'avant-propos, que la mine d'Ouenza, que M. Carbonel avait cru posséder à titre de propriétaire pendant la période comprise entre le 15 septembre 1901 et le 30 avril 1903, était passée à cette dernière date à la Société concessionnaire des mines d'Ouenza fondée par MM. Portalis, Muller et Cie, de Rotterdam.

Nous avons constaté ensuite, au cours de notre étude, que la Société concessionnaire avait fait acte de propriétaire sur la mine jusqu'au jour de l'arrangement puisqu'elle avait extrait du cuivre, construit une usine de traitement de minerais cuivreux, expédié et vendu les produits du gisement.

Il est au moins singulier que M. Carbonel qui, son traité du 15 septembre 1901 en main, s'était présenté à l'administrational gérienne comme propriétaire de la mine et auquel l'administration, espérant éviter toute complication, avait amodié la minière, n'ait jamais demandé aux tribunaux la consécration de ce qu'il croyait être ses droits ; et, il est non moins singulier que la Société concessionnaire, qui voyait que l'amodiation de la minière à la Société d'études risquait

fort de réduire à peu de chose ses prétendus droits sur la mine, n'ait pas, elle aussi, fait confirmer et reconnaître ses prétentions par les tribunaux.

Ce qu'il y a de curieux, c'est que les deux sociétés se sont reproché mutuellement de ne pas engager cette instance.

Cependant, à la réflexion, il est probable que si M. Carbonel n'a pas intenté cette action c'est que, dans son esprit, la mine de cuivre étant quantité négligeable, il lui importait peu de joindre au gros morceau qu'est la minière, la mine, catégorie juridique, dont l'existence et les limites sont imprécises. Il a donc porté tous ses efforts sur l'amodiation, au profit de la Société d'études, de la minière.

Quant à la Société concessionnaire des mines d'Ouenza, elle a pris possession effective du périmètre de terrain concédé à M. Pascal, elle a fait des travaux de recherches et elle a « manœuvré » de façon à tirer à elle cette minière qui, à son point de vue, était sinon inexistante, tout au moins devait être réunie à la mine et, au pis aller, devait lui être amodiée.

La première instance a été engagée devant le tribunal civil de Marseille par M. Carbonel qui demandait à MM. Rolland, Roubaud et Pascal, conjointement et solidairement, des dommages-intérêts pour l'avoir privé personnellement par la mise à néant du traité du 15 septembre 1901 de la redevance de 0 fr. 25 par tonne de minerai de fer que ceux-ci lui avaient abandonnée sur la redevance de 1 fr. 25 que devait leur payer la société à former par M. Carbonel (1).

Par jugement du 29 juin 1904 le tribunal civil de Marseille a condamné MM. Rolland et Roubaud à payer à M.

(1) Cette part de 0 fr. 25, devant revenir à M. Carbonel, était prévue dans une lettre en date du 18 octobre 1901, de MM. Rolland et Roubaud. Nous avons pensé qu'il n'était pas nécessaire de reproduire ici ce document.

Carbonel des dommages-intérêts à fixer ultérieurement après commencement d'exploitation de la mine; il a mis M. Pascal hors de cause parce que l'apport de la mine à la Société Muller-Portalis n'aurait causé aucun préjudice à M. Carbonel relativement à la remise personnelle qui lui était faite de 0 fr. 25 par tonne de minerai.

Sur appel de MM. Rolland et Roubaud et sur appel incident de M. Carbonel, la Cour d'Aix, par arrêt du 10 juin 1905, a confirmé le jugement du tribunal de Marseille.

En ce qui concerne MM. Rolland et Roubaud, l'arrêt constate d'abord que le tribunal a bien apprécié l'acte du 1er juin 1900, en décidant que par cet acte M. Pascal cédait tous ses droits à MM. Rolland et Roubaud, et également bien l'acte du 15 septembre 1901, en décidant que Rolland et Roubaud avaient rétrocédé à M. Carbonel tous les droits qu'ils tenaient de M. Pascal sur la mine de l'Ouenza.

Mais voici qui est plus instructif encore : MM. Pascal et Portalis, administrateurs de la Société concessionnaire des mines d'Ouenza ayant suivant exploits du 17 juillet 1905 formé contre Rolland, Roubaud et Carbonel une demande tendant à faire condamner ceux-ci au paiement à titre de dommages-intérêts : 1° A Pascal, d'une somme de un million; 2° A la Société concessionnaire, de pareille somme d'un million; la première chambre du Tribunal civil de la Seine a rendu dans son audience du 18 février 1908 le jugement suivant (1) :

« Le Tribunal :

« Attendu que Pascal, concessionnaire d'une mine de fer

(1) Présidence de M. Ancelle.

Avocats : Pour M. Pascal et la Société concessionnaire, Me Albert Clémenceau.

Pour M. Carbonel : Me Goutard.

Pour MM. Rolland-Chevillon, Roubaud : Me Millerand.

« et cuivre située au Djebel-Ouenza (Algérie), suivant dé-
« cret rendu par M. le Président de la République, du 20
« mai 1901, a cédé tous ses droits sur la dite concession à
« la Société anonyme dite Société concessionnaire des
« mines d'Ouenza par acte rendu chez Dufour, notaire à
« Paris, le 30 avril 1903; et que Pascal et Portalis admi-
« nistrateurs de la dite société concessionnaire, ont, sui-
« vant exploits du 17 juilllet 1905, formé contre Roubaud,
« Rolland-Chevillon et Carbonel une demande tendant
« à faire condamner ceux-ci au paiement à titre de dom-
« mages-intérêts : 1° à Pascal, d'une somme d'un million;
« 2° à la Société des mines d'Ouenza, de pareille somme
« d'un million;

« Attendu que, sur cette demande, Rolland-Chevillon et
« Roubaud ont, suivant exploit du 23 mars 1906, appelé
« en cause Vérane, pour voir dire qu'il a été par eux mis
« et tenu au courant de leurs relations avec Carbonel et
« des actes intervenus entre eux, auxquels il a donné son
« adhésion, et voir déclarer commune avec lui la décision
« à intervenir;

« Attendu que par conclusions en date du 9 juin 1906,
« Rolland, Chevillon et Roubaud ont formé contre Pascal
« et la Société des mines d'Ouenza une demande reconven-
« tionnelle en paiement, conjointement et solidairement,
« d'une somme de 500.000 francs à titre de dommages-in-
« térêts, pour réparation du préjudice causé par leurs al-
« légations soi-disant téméraires;

« Attendu qu'enfin, par conclusions en date du 7 jan-
« vier 1908, Carbonel a également formé contre Pascal et la
« Société des mines d'Ouenza une demande reconven-
« tionnelle tendant à leur condamnation, au paiement
« d'un franc à titre de dommages-intérêts, à raison du
« préjudice causé par la présente instance, qui serait vexa-

« toire, et à des insertions du présent jugement dans
« vingt journaux de France et d'Algérie;

« Sur la demande principale :

« Attendu que Pascal, comme concessionnaire de la « mine d'Ouenza, a donné, le 1er juin 1900, dans des con- « ditions qui furent précisées, mandat à un groupe finan- « cier dit « Groupe Société africaine des Mines », de cons- « tituer une société d'exploitation;

« Que Pascal et la Société des mines d'Ouenza, préten- « dant que deux membres du groupe seulement, Rolland- « Chevillon et Roubaud, ayant, le 15 septembre 1901, donné « à leur tour à Carbonel mandat de former une Société d'ex- « ploitation, mais dans des conditions qui dépassaient et « dénaturaient les termes du mandat reçu par le groupe, « le dit Carbonel s'est toujours et partout présenté com- « me le concessionnaire de la mine et le titulaire de tous « les droits résultant du décret de concession; qu'il s'est « efforcé par tous les moyens de jeter la déconsidération et « le discrédit sur ceux dont il voulait usurper les droits; « qu'il a ainsi réussi, à l'aide de manœuvres répréhensibles, « à convaincre du bien-fondé de ses prétentions un certain « nombre de personnalités financières et industrielles, avec « lesquelles il a formé une Société d'études, en vue de l'ex- « ploitation des mines de l'Ouenza, et qu'enfin il a abusé « complètement l'administration algérienne, en obtenant « d'elle des actes dont elle se serait incontestablement abs- « tenue si elle ne l'avait pas cru titulaire des droits ré- « sultant de la concession de l'Ouenza; et qu'ils soutien- « nent que tous ces faits leur ont causé un préjudice con- « sidérable dont ils demandent réparation tant de la part « de Carbonel, qui savait n'avoir pu recevoir de Rolland et « de Roubaud des droits aussi étendus, que de la part de « ces derniers qui auraient à leur encontre, favorisé les

« agissements de Carbonel, et ce, sans même l'assentiment
« de leurs co-associés;

« Attendu, tout d'abord qu'on ne s'explique pas la « présence, en cette instance, de la Société concessionnaire « des mines d'Ouenza, qui n'a été constituée qu'en 1903, « et à laquelle Pascal a fait seulement alors l'apport de « la concession des mines d'Ouenza, en stipulant qu'elle « avait la propriété et la jouissance de la dite concession, à « compter du jour de sa constitution définitive et la pren- « drait dans l'état où elle se trouvait à cette époque; qu'en « effet, l'atteinte précédemment portée aux droits de « Pascal, étant antérieure à la constitution de cette Socié- « té, celle-ci ne saurait en demander compte;

« Attendu, en ce qui concerne le premier grief invoqué, « que si, en juin 1900, d'après les conventions intervenues « entre Pascal et le groupe Société africaine des mines, « Pascal a donné pouvoir à Rolland-Chevillon, ès-qualité « de représentant dudit groupe, de constituer une Société « d'exploitation, il ressort de l'ensemble des dispositions « de cette convention qu'il ne s'agissait nullement d'un « simple mandat donné, mais bien d'une véritable cession « de la concession des mines d'Ouenza, au profit du « dit groupe; que cela a été déjà constaté dans un ju- « gement du Tribunal de première instance de Mar- « seille, rendu le 29 juin 1904, entre Carbonel, Rolland- « Chevillon, Roubaud et Pascal lui-même, confirmé par « arrêt de la Cour d'appel d'Aix en date du 19 juin 1905, « dans lequel se trouve, notamment, le considérant sui- « vant :

« Considérant qu'il est bien certain que Carbonel avait eu « connaissance des conventions du 1er juin 1900, entre « Pascal et Rolland, visées d'ailleurs, dans le préambule « de l'acte du 15 septembre 1901; que cette recherche de

« l'origine des droits de Rolland et Roubaud, qui allaient « traiter avec lui comme cessionnaires de Pascal pour les « mines d'Ouenza, s'imposait à lui ; qu'il a pu ainsi cons- « tater que les appelants (Rolland et Roubaud), prenaient « bien une qualité qui leur appartenait réellement et « avaient, dès lors, pleine liberté pour contracter comme « ils le jugeraient utile au mieux de leurs intérêts ».

« Qu'il est donc constant que Rolland-Chevillon et Rou- « baud,étant cessionnaires de Pascal pour la mine d'Ouen- « za, étaient parfaitement en droit de traiter avec Carbo- « nel comme ils l'ont fait par le traité du 15 septembre 1901 ; « et qu'il s'ensuit que Pascal est mal fondé à prétendre « que Rolland-Chevillon et Roubaud ont agi sans droit, « en donnant à Carbonel un mandat qui dépassait la na- « ture et les termes de celui qu'ils avaient reçu par la con- « vention du 1er juin 1900 ;

« Attendu qu'en ce qui concerne le second grief et après « ce qui vient d'être dit relativement au premier, il n'est « pas plus fondé ; qu'en effet, alors que Rolland-Chevillon « et Roubaud étaient véritablement les cessionnaires « de Pascal, le mandat donné par eux à Carbonel était par- « faitement régulier ; qu'on ne saurait, par suite, reprocher « à ce dernier d'avoir agi de mauvaise foi et d'avoir, en « en vertu dudit mandat, exercé les droits de Rolland- « Chevillon et Roubaud, aux fins d'arriver à la forma- « tion d'une Société d'études ; qu'on ne saurait davan- « tage invoquer contre lui le fait d'avoir, alors que Rol- « land-Chevillon et Roubaud lui avaient, fin mars 1902, retiré « leur mandat, sollicité de l'Administration de l'Algérie, « en mai de la même année, un permis de prospecter la « minière de fer pouvant exister, non seulement dans le « périmètre de la concession cédée par le décret du 20 « mai 1901, mais hors du périmètre, lequel permis lui

« a été accordé par arrêté préfectoral du 7 juilllet 1902;

« Qu'en effet, si Carbonel a pu solliciter ce permis, parce « qu'il espérait que Rolland-Chevillon et Roubaud re- « viendraient sur le retrait de leur mandat, il n'a fait, tou- « fefois, qu'user d'un droit ouvert à tous, l'Adminisra- « tion ne le lui ayant pas donné à raison de ce qu'il avait « des droits sur la mine, mais dans l'intérêt de l'Algérie, en « réservant tous les droits des tiers et toute sa liberté « d'accorder d'autres et semblables permis;

« Attendu qu'en ce qui concerne le troisième grief, il « n'est pas établi que Rolland-Chevillon et Roubaud aient « agi sans l'assentiment de leurs co-associés; qu'ils ont « mis Vérane en cause afin de faire reconnaître par lui « qu'ils l'ont toujours tenu au courant de leurs relations « avec Carbonel; et que Vérane, qui se dérobe, ne soutient « pas le contraire;

« Attendu qu'en conséquence, Pascal et la Société « d'Ouenza ne justifiant, à la charge de Rolland-Chevil- « lon, Roubaud et de Carbonel, d'aucun fait dommageable, « leur demande ne saurait être accueillie;

« Sur les demandes reconventionnelles :

« Attendu qu'il résulte de ce qui a été dit ci-dessus que « la demande de Pascal et de la Société des mines d'Ouen- « za ne repose que sur des allégations absolument témé- « raires et qu'elle a un caractère vexatoire; que Rolland- « Chevillon, Roubaud et Carbonel, en ont éprouvé un pré- « judice dont il est dû réparation; que le Tribunal a les « éléments pour fixer ce préjudice et qu'il le fixe, à l'égard « de Rolland-Chevillon et Roubaud, à 10.000 francs, et, « à l'égard de Carbonel, à un franc, qu'il échet, en outre, « dans l'intérêt de ce dernier, d'ordonner l'insertion du « présent jugement dans vingt journaux;

« Par ces motifs;

« Dit que le présent jugement sera commun avec Vérane;

« Déclare les demandeurs non-recevables, en tout cas « mal fondés en toutes leurs demandes, fins et conclusions, « les en déboute; les condamne conjointement et solidai- « rement à payer : à Rolland-Chevillon et à Roubaud, « la somme de 10.000 francs, à titre de dommages-inté- « rêts; à Carbonel, la somme de un franc, à titre de dom- « mages-intérêts et en vingt insertions du présent juge- « ment dans les journaux de France et d'Algérie, au « choix de Carbonel, le coût des insertions ne devant pas « dépasser pour chacune la somme de 100 francs; les con- « damne, en outre, sous la même solidarité, en tous les dé- « pens, lesquels comprendront tous droits d'enregistre- « ment perçus ou à percevoir, et ce, en tant que de besoin, « à titre de supplément de dommages-intérêts ».

Voilà indiscutablement un jugement dont les motifs semblent indiquer — qui pourrait en douter? — que M. Carbonel et la Société d'études sont bien aux droits de M. Pascal sur la mine d'Ouenza.

Nous avons tenu à reproduire ici ce jugement, dans son intégralité, car il éclaire certains points que nous avons dû laisser dans le vague jusqu'à présent; et, notamment, parce qu'il fait ressortir les raisons invoquées par le groupe, Pascal, Rolland-Chevillon, Roubaud et Vérane pour céder la mine de l'Ouenza à MM. Portalis et Muller, alors que cette même mine avait déjà fait l'objet d'une première cession à M. Carbonel dans les conditions que nous avons relatées.

Mais, ne l'oublions pas, l'autorité de la chose jugée s'attache au dispositif des jugements et non aux motifs. Par conséquent la question de savoir à qui appartient la mine d'Ouenza n'était pas encore résolue en droit, parce que non posée aux tribunaux, à la veille du 9 avril 1908.

Voyons maintenant de plus près ce qui s'est produit à cette date, à propos de cette question des droits sur la mine.

Section II. — *Les conséquences de l'arrangement du* 9 *avril* 1908 *sur la question des droits sur la mine*

Il convient de reproduire ici, pour servir de base à la discussion qui va suivre, l'art. 8 de l'arrangement; voici comment cet article est conçu :

« En échange de ces avantages (définis aux articles « précédents), la société concessionnaire des mines d'Ouen- « za amodiera à la Société sidérurgique à créer *sa* (1) « concession de mines de fer, cuivre et métaux connexes « de l'Ouenza, pour une durée égale à l'amodiation de la « minière, avec faculté de l'exploiter à sa convenance, « sous réserve de la disposition qui précède (celle de « l'art. 7) au sujet du cuivre.

« La Société concessionnaire devra rapporter le con- « sentement de M. Pascal et de tous ayants-droit, ou tout « au moins, prendre vis-à-vis de la Société sidérurgique « l'engagement de faire son affaire de toute réclamation « de leur part. »

L'art. 8, on s'en est rendu compte, a une importance capitale dans l'affaire de l'Ouenza. Il règle les conditions suivant lesquelles la mine peut être cédée à la Société sidérurgique pendant la période de 5 ans qui a son origine dans le décret du 10 avril 1908, en compensation des avantages que la Société concessionnaire des mines d'Ouenza doit obtenir de cette cession.

Nous n'avons pas voulu, lorsque nous avons parlé de

(1) Souligné par nous.

l'arrangement du 9 avril 1908, alors que l'étude que nous venons de faire ci-dessus des jugements rendus par les Tribunaux civils de Marseille et de Paris aurait été prématurée, nous appesantir sur cet article. Mais, maintenant que nous connaissons les motifs de ces jugements, il n'est pas trop osé de penser que si la Société concessionnaire a pu, dans le § 2 de l'art. 8, s'engager à rapporter le consentement de M. Pascal, son associé et ayant-cause direct, elle aurait pu et pourrait encore éprouver quelques difficultés à rapporter le consentement de MM. Rolland-Chevillon, Roubaud et Vérane. Mais passons, car, en définitive, le terrain sur lequel s'est conclu l'arrangement du 9 avril 1908, est solide malgré cette remarque, et, n'oublions pas que ce que nous étudions ici est spécialement ce qui peut se passer après le 10 avril 1913.

A cette date, nous le savons déjà, le bail concernant la minière devant être résilié de plein droit, cette minière fera retour à la colonie et l'obligation de la Société d'études sera éteinte faute d'objet; cette Société ne sera plus tenue d'accorder à la Société concessionnaire les avantages faisant l'objet des art. 2, 3, 4, 5, 6 et 7 de l'arrangement.

En sera-t-il de même de l'obligation de la Société concessionnaire des mines vis-à-vis de la Société d'études? — Oui, évidemment, puisque, en vertu de l'art. 1184 du C. civ., « la condition résolutoire est toujours sous-entendue dans « les contrats synallagmatiques, pour le cas où l'une des « parties ne satisfera point à son engagement »; donc la Société concessionnaire des mines ne sera plus tenue d'amodier *sa* mine d'Ouenza à la Société d'études.

Mais alors, la Société concessionnaire deviendrait propriétaire de la mine d'Ouenza? On pourrait peut-être le croire et on n'a pas manqué d'insinuer que si l'affaire de l'Ouenza risque fort de ne pas aboutir avant le 10 avril 1913

cette éventualité n'est pas pour déplaire à cette Société.

Eh bien ! si la Société concessionnaire des mines d'Ouenza nourrissait l'espoir que ses droits sur la mine ont été affermis par l'art. 8 de l'arrangement, elle serait dans l'erreur (1) : car, si pour *une cause quelconque le dit arrangement était résilié, la mine serait comme devant à celui qui pourrait prouver, par d'autres moyens de droit, ses droits sur elle.*

C'est ce que nous allons démontrer.

Le contrat conclu le 9 avril 1908, entre la Société d'études et la Société concessionnaire, est une *transaction* — est-il besoin de le dire? — et c'est ce titre que ce contrat aurait dû porter.

Comme toute transaction, le contrat du 9 avril, a pour objet un *droit douteux* (2), *la propriété de la mine.* Il comporte des *sacrifices réciproques* faisant l'objet des obligations des deux contractants.

Les sacrifices de la Société d'études consistent dans les avantages consentis en faveur de la Société concessionnaire (art. 2 à 7). Les sacrifices de la Société concessionnaire consistent dans l'abandon à la Société d'études, de la mine et des prétentions que la Société concessionnaire faisait valoir sur la minière.

Voyons donc quelles seraient les conséquences qui résulteraient de la résiliation de la transaction; et, pour connaître ces conséquences, attachons-nous à nous rendre compte du vrai caractère de la transaction.

« La transaction constitue-t-elle un titre translatif ou « un titre déclaratif? » dit Troplong (3).

(1) Nous ne croyons pas qu'elle se leurre de ce vain espoir.

(2) *Cf.* Mourlon *Code Napoléon,* t. III, p. 463.

(3) *Cf. Du cautionnement et des transactions,* t. XVII, p. 556.

« Ce qui peut occasionner du doute, c'est que la trans-
« action est considérée, sous beaucoup de rapports, com-
« me une aliénation. *Qui transigit alienat.*

« Et, en effet, celui qui renonce à son droit, après avoir
« soutenu qu'il était fondé, fait un sacrifice; à son égard le
« contrat peut prendre la couleur d'une aliénation. Mais
« l'autre partie en faveur de laquelle est faite la renoncia-
« tion et qui se prétendait également fondée en droit,
« n'entend pas qu'une aliénation soit faite à son profit. A
« ses yeux, on ne fait que lui laisser ce qui lui appartient, et
« reconnaître la justice de sa contestation.

« Dans cet état de choses, que fait la loi? Elle ne se per-
« met pas de juger les prétentions respectives; elle écarte
« tout débat ultérieur sur un contrat qui a eu pour but de
« mettre fin aux débats des parties. Elle aime mieux sup-
« poser que chacun n'a fait que de se rendre une justice
« volontaire et s'incliner devant la vérité.

« En principe donc, et par sa nature, la transaction est
« purement déclarative; elle reconnaît le droit préexistant
« et ne le crée pas.

« Cependant elle peut être quelquefois translative de
« propriété, c'est lorsque le véritable propriétaire aban-
« donne une partie d'un droit certain, moyennant la con-
« cession que lui fait le contrat. Mais (notons-le bien) dans
« ce cas le titre participe de la vente, et la partie à qui est
« fait un avantage possède « *pro emptore* ».

« C'est ce qui fait dire à d'Argentré : « *Fuit hic titulus*
« *hand dubie translativus*; *nec hœc proprie transactiones*
« *sunt*; *protinùs emptiones esse putandœ sunt* ».

« C'était aussi la pensée de Dumoulin et il faut tenir
« pour exagérée l'opinion de Tiraqueau et autres qui ont
« vu que la transaction est toujours translative. La vé-
« rité est, au contraire, qu'elle n'est translative qu'autant

« qu'elle renferme l'abandon d'un droit certain; cette « circonstance la fait alors incliner vers la catégorie de la « vente. Mais par sa nature elle est déclarative; elle ne « constitue pas un nouveau titre; elle ne fait que certifier « le droit précédemment douteux; elle ne fait qu'écarter la « controverse qui obscurcissait ce droit. « *Est sola libe-* « *ratio controversiœ* », pour employer les paroles de Du- « moulin »…….

Voici maintenant comment s'expriment MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl (1) :

« La transaction, comme le jugement auquel la loi l'as- « simile, ne fait que constater et reconnaître les droits des « parties; elle ne les crée pas. En d'autres termes, la trans- « action est simplement déclarative, ou récognitive, et « non translative des droits faisant l'objet du différend au « sujet duquel elle est intervenue. Ces droits sont censés « avoir toujours appartenu à celui au profit duquel la « transaction les consacre : on ne doit pas le considérer « comme les ayant acquis, même pour partie, de son ad- « versaire.

« Ce principe était presque universellement admis dans « l'ancien droit…

« Au temps de Pothier, on s'accordait à reconnaître à « la transaction le caractère déclaratif. L'acquisition por- « tait, disait Pothier, plutôt sur le *désistement d'un procès* « que sur l'objet de la transaction. En effet, en analysant « avec soin la transaction, on trouverait peut-être bien « qu'elle contient dans l'intention des parties une vérita- « ble transmission, au moins éventuelle, de droits. Un « immeuble est litigieux entre nous; survient une trans-

(1) *Traité théorique et pratique de droit civil*, t. XXIV. *Des contrats aléatoires, du mandat, du cautionnement et de la transaction*, p. 699.

« action, aux termes de laquelle je consens à vous en re-
« connaître propriétaire exclusif, à la condition que vous
« me paierez une somme d'argent. A quoi se réduit cette
« convention? A transférer une prétention moyennant une
« prestation quelconque. Il s'ensuit notamment que, dans
« un débat avec un tiers, celui qui a été reconnu proprié-
« taire de l'immeuble par la transaction pourra s'aider au
« besoin des titres de son adversaire; ce qui est non moins
« conforme à la justice qu'à l'intention des parties, et ce
« qu'il paraît cependant impossible d'admettre si on ne
« reconnaît pas à la transaction un caractère translatif.
« Aussi Pothier semble bien reconnaître que c'est en vertu
« d'une fiction que la transaction est simplement décla-
« rative. « Par la transaction, dit-il, la partie à laquelle
« l'héritage a été délaissé est *censée* avoir acquis plutôt le
« désistement du procès qu'on lui faisait sur cet héritage
« que cet héritage même ».

« Mais enfin, fiction ou réalité, le principe étant admis
« sans conteste à l'époque de la rédaction du Code civil
« et tout porte à croire que notre législateur a entendu
« le consacrer. »

Et les auteurs auxquels nous avons emprunté cette dernière citation concluent en disant :

« Aujourd'hui la question (de savoir si le caractère de la
« transaction est seulement déclaratif) ne peut plus être
« regardée comme douteuse (1) ».

Si jusqu'ici nous avons paru admettre qu'à la date du 9 avril 1908 la Société concessionnaire avait vendu *sa* mine et que la Société d'études en était devenue propriétaire, on voit qu'il en est tout autrement en réalité. Il résulte, en effet, des citations que nous venons de faire, que les

(1) Voir les nombreuses références, p. 702 du t. XXIV.

droits de propriété sur la mine d'Ouenza ne sont jamais passés, d'une façon définitive, par l'effet de la transaction, ni à la Société d'études, ni à la Société concessionnaire, parce que *les effets de cette transaction ne peuvent être que déclaratifs* et non translatifs de la propriété de cette mine.

La Société concessionnaire n'a pu transférer à la Société d'études qu'une *prétention* moyennant une *prestation* à fournir par cette dernière société. Mais comme la prestation est incertaine, aléatoire, et que *la résiliation de la transaction ne permettrait plus à la Société d'études de fournir cette prestation*, il ne resterait plus alors à la Société concessionnaire, que *sa prétention* sur la propriété de la mine.

Mais une prétention n'est pas un droit; et c'est ce droit de propriété que les deux Sociétés devraient se faire attribuer à l'une ou à l'autre par les Tribunaux.

En attendant que la sentence soit rendue, le Gouverneur général et l'Algérie n'auraient qu'à attendre les événements... Il est vrai que l'Algérie est habituée à attendre les événements concernant l'affaire de l'Ouenza.

Voyons maintenant, au cas où la transaction du 9 avril 1908 serait résiliée, sur quels points devrait porter l'attention du Gouverneur général au sujet de la meilleure ligne de chemin de fer à adopter pour transporter les minerais de l'Ouenza (et du Bou-Kadra).

CHAPITRE II

Adoption définitive d'une ligne de chemin de fer pour transporter le minerai.

Préambule

Nous avons constaté, dans la première partie de notre étude (chap. III, sect. I), qu'en dépensant 3.200.000 francs sur la ligne existante du Bône-Guelma, le trafic actuel des phosphates pourrait passer de 3 à 500.000 tonnes, et que, si la ligne ainsi améliorée était reliée (aux frais des concessionnaires) aux mines d'Ouenza et du Bou-Kadra, elle pourrait recevoir, outre les phosphates, 600.000 tonnes de minerai.

Pourquoi le Gouverneur général n'a-t-il pas adopté cette solution que le Parlement aurait peut-être plus facilement acceptée (1) et pourquoi a-t-il accepté la proposition de la Société d'études de construire une ligne nouvelle sous le prétexte que cette Société veut enlever tous les ans 1 million 500.000 tonnes de minerai? Est-il indispensable, pour le plus grand bien de l'Algérie, que la Société à laquelle la minière de l'Ouenza sera amodiée, se livre à une extraction aussi intense de façon à épuiser en quelques années tout le gisement?

(1) Le Parlement n'aurait été appelé qu'à approuver la dépense de 3.200.000 fr. portée au budget algérien (Chap. des chemins de fer) pour amélioration d'une ligne.

Nous avons vu que la Suède avait limité l'extraction de son fer non phosphoreux; et cependant les prospections faites dans ce pays ont permis de constater que cette nation possède encore des réserves considérables de ce minerai.

Faut-il que l'Algérie imite la Suède et se contente, pour les gisements de l'Ouenza et du Bou-Kadra, d'une extraction globale de 1 million à 1 million et demi de tonnes de minerai par exemple? Nous pensons qu'elle agirait sagement en imposant un maximum d'extraction voisin de ces chiffres.

Certes on peut dire : « Savez-vous si, en limitant l'extraction, vous ne risquez pas de voir arriver un jour où, à la suite de la découverte, soit de nouveaux gisements, soit de procédés de déphosphoration plus perfectionnés, vos minerais non phosphoreux vous resteront pour compte ? »

Nous répondrons que nous n'avons plus cette crainte depuis que notre protectorat sur le Maroc a été reconnu par les puissances intéressées. Ce pays, à s'en rapporter aux résultats des recherches déjà faites, renferme probablement du minerai de fer analogue à celui de l'Ouenza. Si ce fait était vérifié, il appartiendrait au Gouvernement de prendre des mesures pour concilier harmoniquement les intérêts de ses deux possessions.

Quant à la découverte de procédés de déphosphoration, elle n'est plus à faire depuis l'emploi des fours Thomas, Martin, Talbot, Bertrand, Thiel. Cependant, plus que jamais, les minerais non phosphoreux font prime sur le marché (1).

Faut-il croire que la construction mécanique qui aura besoin de plus en plus d'aciers fins pour les chemins de fer,

(1) Voir l'art. de M. Sauvaire-Jourdan dans la *Revue de Paris,* du 10 août 1911, pp. 258 et s.

les nouvelles armes, les plaques de blindage, les automobiles, les aéroplanes, les ballons dirigeables, etc., etc., va cesser de tourner un œil d'envie du côté de l'Algérie qui peut alimenter ses hauts-fourneaux et ses fours? — Non certainement.

Pour toutes ces raisons nous pensons que les massifs ferrifères du Djebel-Ouenza et du Djebel-Bou-Kadra recèlent dans leurs flancs, avec leur fer non phosphoreux, une richesse considérable que la colonie doit bien connaître et dont elle est sûre de tirer toujours parti.

Mais puisque nous admettons que 1.000.000 à 1.500.000 tonnes de ce minerai pourront être dirigées sur Bône sans crainte d'épuiser trop rapidement le gisement, et que la ligne du Bône-Guelma ne peut en recevoir que 600.000 tonnes en utilisant la traction à vapeur, il est nécessaire de chercher un autre moyen de transport pour ces minerais.

Avant de songer à construire une ligne nouvelle, il convient de voir s'il n'existe pas de système plus moderne qui permette, tout en utilisant la ligne existante du Bône-Guelma, d'augmenter son rendement. D'après M. Souleyre, ingénieur ou chef des ponts et chaussées à Bône, ce moyen existe c'est *l'électrification* de la ligne du Bône-Guelma.

Section I. — *Electrification de la ligne existante de la Compagnie du Bône-Guelma.*

Dès l'année 1906, M. Souleyre, après avoir cité quelques exemples d'électrification des lignes de chemin de fer, écrivait ce qui suit : « Si les gouvernements ont pu intervenir « dans ces dernières années pour aborder le problème « complexe de l'électrification des lignes surchargées à la « fois de voyageurs et de marchandises sur des profils où « le tracé parcourait des « montagnes russes », en montant

« pour descendre ensuite, l'étude de l'électrification de la « ligne de Duvivier à Souk-Ahras (1) pour des transports « miniers est actuellement justifiée aujourd'hui, car il n'y « a point là de trafic de voyageurs gênant, et tout le gros « trafic (marchandises) descend à la mer.

« Il n'existe pas à notre connaissance dans le monde une « seule ligne où les conditions soient aussi favorables à la « comparaison de l'électricité à la vapeur. Nous avons fait « cette comparaison en janvier 1903 et décembre 1904 et « nous sommes arrivé aux résultats suivants :

« 1° La capacité de la ligne de Souk-Ahras à Tebessa à « voie unique, mise à voie large d'abord de Souk-Ahras à « la Medjerdah (7 kilomètres) puis jusqu'à l'oued Kebérit « (57 kilomètres), peut atteindre actuellement 5.000.000 de « tonnes avec l'électricité.

« 2° L'électricité donne sur la vapeur, après amortisse- « ment des installations électriques, une économie de 12 % « pour les frais de traction avec un trafic de 700.000 tonnes « sur Bône, de 17 % avec un trafic de 1.110.000 tonnes sur « la ligne de l'Ouenza, oued Kebrit, Medéjez-Sfa, Bône (2).

« 3° L'électricité aplanissant littéralement les profils en « long accidentés, tous les tracés qu'on peut étudier sur « Bône se valent à fort peu près au point de vue de la trac- « tion ; les différences de prix de revient, très faibles avec la « vapeur, sont insignifiants avec l'électricité. La ligne d'ex- « ploitation la plus économique reste celle du B.-G., car aux « frais de traction de la tonne, en sus, on n'a pas à ajouter « sur cette ligne les gros frais d'entretien qu'on aurait soit « sur la ligne de la Société d'études qui traverse de mauvais « terrains, soit sur celle de la Société concessionnaire des

(1) Carte annexe, n° 23.

(2) Nous ferons connaître cette ligne dans quelques instants.

« mines qui suit sur 45 kilomètres de longueur un coteau « très difficile avec une ligne de pente rigide. La ligne exis- « tante de l'Ouenza à Bône, exploitée à l'électricité, l'em- « porte d'ailleurs de beaucoup, à tous égards, sur la ligne de « l'Ouenza à Bizerte exploitée soit à la vapeur, soit à l'élec- « tricité. »

Et M. Souleyre de conclure :

« Ce qui nous paraît en tout cas rigoureusement acquis, « aux yeux des ingénieurs qui suivent depuis 7 ou 8 ans la « question de l'application des moteurs électriques à la « traction sur les voies ferrées, ce sont les points suivants :

« A. — La capacité en transport de marchandises de la « ligne de Bône à Tébessa par Souk-Ahras est avec l'élec- « tricité pratiquement illimitée.

« B. — La traction électrique, sur cette ligne, ne peut « coûter plus cher que la traction à vapeur, l'intérêt de « l'amortissement des installations électriques étant comp- « té, bien entendu, dans le prix de revient de la tonne trans- « portée.

« C. — Entre le prix de transport de cette ligne et le prix « de transport sur une autre ligne quelconque aboutissant « à Bône, il ne peut y avoir que des différences très petites. »

Telle est l'opinion réfléchie de M. l'Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées de Bône, qualifié pour se prononcer sur la question que nous étudions, et qui n'a émis cette opinion qu'en possession de tous les éléments nécessaires, et qu'après des études faites sur le terrain.

Nous savons que l'administration algérienne n'a pas suivi cet ingénieur dans la voie qu'il lui indiquait, et qu'elle a adopté la ligne proposée par la Société d'études. Il nous a été impossible de nous procurer les calculs qui ont amené M. Souleyre à formuler ses conclusions; mais, depuis que celles-ci ont été portées à la connaissance de l'administra-

tion, la question de l'électrification des lignes ferrées a fait des progrès sérieux et les applications ont été très nombreuses. Il est donc peut-être possible, aujourd'hui, de se rendre compte avec plus de certitude si l'électrification de la ligne du Bône-Guelma est vraiment la solution à adopter pour le transport des minerais de l'Ouenza et du Bou-Kadra.

Comme nous ne voulons pas consacrer ici de longs développements à l'étude théorique de cette question et que, d'autre part, nous n'avons pas pu procéder sur les lieux aux opérations qu'une pareille étude comporte, nous croyons devoir signaler à l'administration et aux assemblées algériennes un ouvrage qui vient de paraître, dont l'auteur est M. Jean Signorel, et qui a pour titre : « L'élec- « trification des grandes lignes de chemins de fer »(1). Cet ouvrage, dont nous ne saurions trop recommander l'étude, est divisé en deux parties; la première est consacrée à la technique de l'électrification, et la deuxième à la pratique de l'électrification. M. Signorel a voulu se documenter auprès des ingénieurs qui ont plus particulièrement étudié et appliqué l'électrification des lignes et il a dédié son livre à M. Jullian, ingénieur en chef de la Cie des chemins de fer du Midi, lequel a déjà dirigé la construction de quelques lignes qui fonctionnent parfaitement bien sur ce réseau.

Comme à chaque cas concret doit correspondre une étude particulière de la question d'électrification, on ne pourrait opposer aux conclusions de M. Souleyre, portant sur la ligne du Bône-Guelma, qu'une étude faite sur cette ligne par un autre ingénieur également qualifié.

Mais pour ce qui nous concerne, procédant toujours par opposition d'opinions, lorsque la solution à adopter et les

(1) Paris. Berger-Levrault, 1911.

enseignements à tirer d'une question sont incertains, nous allons reproduire ci-après une partie des conclusions que M. Signorel a tirées de l'étude à laquelle il s'est livré dans son ouvrage.

Notre intention n'est pas d'infirmer les conclusions de M. Souleyre, mais bien de faire voir combien les avis peuvent être encore différents à propos de cette importante question de l'électrification des lignes ferrées.

« Un fait est certain, dit M. Signorel, au-dessus de toutes « discussion : l'emploi de la traction électrique sur toutes « les voies ferrées est réalisable. En d'autres termes la trac- « tion électrique est entrée définitivement dans le domaine « de la pratique.

. . . .

« La grande puissance spécifique des moteurs électriques « favorise spécialement leur emploi sur les lignes de monta- « gne à simple adhérence ou à crémaillère. Cette grande faci- « lité avec laquelle les rampes sont gravies entraîne une « importante économie dans les frais d'établissement de ces « lignes spéciales. Rien ne facilite plus la construction des « voies ferrées dans les pays accidentés que les fortes ram- « pes à faibles rayons.

« Toujours prête à travailler avec son maximum de puis- « sance et à effectuer un très long parcours sans arrêt, la « locomotive électrique qui ne coûte pas plus que celle à « vapeur pendant qu'elle stationne sur les voies de garage, « qu'elle marche à régulateur fermé ou qu'elle descend les « pentes, dont l'alimentation n'occasionne aucune perte de « temps, jouit d'une supériorité incontestable sur la loco- « motive à vapeur.

« Cette supériorité, qui est due surtout aux qualités mer- « veilleuses du moteur électrique, se traduit par la possibi- « lité de réaliser des services rapides et intensifs qui peu-

« vent avoir pour corollaire une augmentation de recettes
« et, dans certains cas, une réduction de main-d'œuvre et
« de charbon.

« Par contre, le service des marchandises ne saurait être
« organisé électriquement en dehors des lignes où ce mode
« d'exploitation serait déjà établi pour les voyageurs et
« *où il serait facile d'utiliser la houille blanche.*

« De telle sorte qu'il ne faut appliquer le nouveau mode
« de traction qu'au *transpo t des voyageurs et encore entre*
« *des villes assez rapprochées et très peuplées.* Pour rappeler
« le mot de M. Paul Dubois au congrès de Washington,
« *c'est, en définitive, le tramway à grande capacité qui est*
« *presque seul pratique* ».

Voilà pour le problème technique.

« Reste le problème économique, dit M. Signorel, la mise
« en présence des intérêts à satisfaire et les capitaux à
« engager.

. . . .

« L'établissement de la traction électrique entraîne
« des frais beaucoup plus élevés que celui de la traction à
« vapeur. Cela est vrai dans tous les pays et le sera toujours.

« Les frais d'exploitation rapportés au kilomètre-train
« même s'il s'agit d'une usine centrale thermo-électrique,
« sont à peu près identiques dans les deux cas : traction à
« vapeur et traction électrique.

« *Les moyens de circulation améliorés créeront le besoin de*
« *communication.* C'est là, en réalité, l'objectif de toute
« compagnie qui a l'intention d'électrifier tout ou partie de
« ses lignes. Une compagnie qui, à l'heure actuelle, adopte-
« rait la traction électrique en conservant son système
« d'exploitation, c'est-à-dire qui remplacerait les locomo-
« tives à vapeur actuelles par des locomotives électriques
« et n'envisagerait que les économies possibles, grâce à ce

« remplacement, envisagerait la question sous un côté mes-
« quin, même plus, accomplirait une œuvre négative en
« quelque sorte, mineure même...

« L'électrification est surtout avantageuse pour les ex-
« ploitations intensives et à moyennes distances, et ce tant
« au point de vue de l'économie dans l'établissement puis-
« que, presque toujours, dans ce cas, le trolley peut utiliser
« la voie publique, que de l'économie de l'exploitation en
« général. En dehors des petits et moyens parcours, l'élec-
« tricité est plus chère que la vapeur si on se place unique-
« ment au point de vue des frais de premier établissement;
« au point de vue du coût de l'exploitation le chiffre des
« dépenses est presque identique, peut-être un peu moin-
« dre avec l'électricité ».

Et M. Signorel d'ajouter :

« Ces conclusions seront trouvées très pessimistes par
« tous ceux qui, à première vue, se prononcent spontané-
« ment en faveur de la traction électrique, convaincus, sans
« trop savoir comment, qu'avec elle les frais d'exploitation
« sont réduits à zéro. Elles sont cependant absolument
« conformes à la réalité des choses et expliquent pourquoi
« toutes les compagnies françaises ont reculé jusqu'à ce
« jour devant la transformation de leurs grandes lignes,
« épouvantées par le chiffre colossal des dépenses du pre-
« mier établissement et le non-amortissement de sommes
« importantes consacrées depuis une quinzaine d'années à
« l'acquisition d'un matériel à vapeur, puissant et perfec-
« tionné, destiné aux trains rapides ».

Nous ne serons certainement pas démenti par aucun des voyageurs qui sont allés, par voie ferrée, de Bône à Tébessa en affirmant que le prix des machines à vapeur à grande vitesse que la Compagnie du Bône-Guelma met en service sur cette ligne pour réaliser une vitesse commerciale de 20

kilomètres à l'heure, doit être amorti depuis longtemps. Mais il faut convenir que les espérances optimistes que M. Souleyre pouvait nous faire partager sont considérablement diminuées par les conclusions de M. Signorel.

Nous devons appeler spécialement l'attention du lecteur sur la considération développée par M. Signorel, savoir lorsque les Compagnies de chemins de fer se décident à adopter la traction électrique sur une de leurs lignes, il faut qu'elles puissent compter sur une augmentation de trafic qui serait consécutive à cette électrification.

C'est un peu le cas de la ligne du Bône-Guelma avec cette différence que l'augmentation du trafic serait la cause de l'électrification et non l'effet.

Mais cette cause n'aura qu'une durée finie, égale à la durée d'exploitation des gisements miniers. Ces gisements épuisés, serait-on, sur la ligne du Bône-Guelma, dans le cas d'une exploitation analogue à celles pour lesquelles M. Signorel admet l'électrification des lignes? — Non certainement.

On conçoit donc que le Gouverneur général ait hésité, lors de la préparation des conventions, à faire l'expérience de la traction électrique sur la ligne du Bône-Guelma, pour le transport des minerais.

Doit-il en être autrement dans l'avenir? Il appartient à l'administration algérienne de faire reprendre cette étude en ne perdant pas de vue que, depuis l'année 1905, d'autres richesses minérales ont été découvertes dans l'hinterland bônois au sud de Tébessa. Ce sont (1) : le Kanguet el Mouhad (fer), le Djebel Onk (phosphate), le Bled el Akba (phosphate). Ces gisements sont inexploités et resteront inexploités tant que les moyens de transport feront défaut,

(1) Carte annexe, n° 23.

tant que la question de l'Ouenza n'aura pas été résolue.

Ce fait nouveau donne à la question du choix du chemin de fer à adopter une importance plus grande encore que par le passé.

Si le Gouverneur général croit devoir repousser définitivement l'électrification de la ligne du Bône-Guelma, deux autres solutions connues s'offrent à ses méditations; l'une consisterait à adopter la meilleure ligne de celles qui ont été proposées par la Société d'études, l'autre consisterait à adopter celle que la Société concessionnaire des mines avait proposée en 1906 et que le Gouverneur général n'avait pas cru devoir accepter (1).

Nous avons figuré sur la carte annexe nº 23, les tracés et les profils en long des trois lignes entre lesquelles l'administration algérienne peut être appelée à faire un choix, savoir :

Solution nº 1. — Ouenza, oued Kebérit, Souk-Ahras, Duvivier, Bône.

Solution nº 2. — Ouenza, Aïn-Guettar, Oued Medjerdah, Sottara, Bou-Hadjar, Combes, Bône,

Solution nº 3. — Ouenza, Oued Kebérit, Tifech, Medjez-Sfa, Bône.

Voilà donc à la suite de la première question à résoudre

(1) Dans le département de Constantine chacune de ces deux lignes a de chaleureux partisans, dont les arguments ne sont pas toujours inspirés par le plus pur désintéressement. Comme l'espoir de voir passer le chemin de fer, soit dans les vallées de Bou-Hadjar et de Combes pour la ligne de la Société d'études, soit sur les plateaux de Tifech et de Sedrata pour la ligne proposée par la Société concessionnaire, a fait naître les plus légitimes espérances chez les colons de ces régions, il conviendra, si l'on adopte la première de ces lignes, de raccorder Sedrata à Mdaourouch de façon à permettre aux produits des plateaux avoisinant ce centre de Sédrata de s'écouler facilement sur Bône; et, dans le cas où l'on adopterait la ligne de la Société concessionnaire des mines, de desservir les centres de Combes et Bou-Hadjar; soit par un tronçon, dérivé à Morris, de la ligne Bône-La Calle, ou bien par le prolongement de la ligne Saint-Paul, Randon sur Zérizer, Combes et Bou-Hadjar. (Voir la carte annexe nº 23).

par l'administration algérienne, celle de la propriété de la mine, une deuxième question non moins embarrassante : celle de savoir quelle ligne il faudrait adopter.

Poursuivons encore notre étude et passons maintenant à la troisième question ; quel régime convient-il d'adopter pour l'exploitation du chemin de fer dont on aura fait choix ?

CHAPITRE III

Régime d'exploitation du chemin de fer adopté

Section I. — *Coup d'œil d'ensemble sur le régime des chemins de fer algériens.*

Avant de passer à l'examen des régimes d'exploitation qu'il est possible d'adopter pour le chemin de fer destiné à transporter les richesses minérales de l'hinterland bônois, il est indispensable de jeter un coup d'œil d'ensemble sur le réseau ferré algérien.

En l'état actuel, on constate que plusieurs compagnies exploitent ce réseau, ce sont : les Compagnies de P.-L.-M. de l'Ouest algérien, du Bône-Guelma, de Mokta el Hadid, de Bône-La Calle et enfin l'État et les départements. On conçoit qu'un pareil dualisme d'intérêts soit aussi peu favorable que possible au développement économique de la colonie.

« Avec ce système, écrivait M. Baudin, député, en « 1903 (1), les voyageurs et les marchandises sont con- « tinuellement obligés de changer de réseau; de là des frais « et des lenteurs. Les compagnies ont des tarifs différents « au milieu desquels il est très difficile de se reconnaître. « L'une manque de matériel pendant que l'autre a quan-

(1) Rapport Baudin *J. O.*, *Documents parlementaires*, Ch. des députés, Session extraordinaire 1903, pp. 277 et s.

« tité de wagons qui ne font rien. La multiplicité des ad-
« ministrations aboutit nécessairement à l'augmentation
« des frais généraux et a pour conséquence naturelle de
« restreindre les vues des administrateurs au détriment
« de l'intérêt général »

Nous savons aussi que le réseau algérien comprend des lignes à voie large (1 m. 44), et des lignes à voie de 1 mètre. C'est là un gros inconvénient qu'on aurait pu éviter en ne construisant que la ligne côtière principale à 1 m. 44, et en adoptan tpour toutes les lignes de pénétration *qui devraient toutes aboutir directement à la mer*, la voie de 1 mètre. Cette voie étroite est, en effet, largement suffisante, aussi bien pour satisfaire au trafic de ces lignes, que pour assurer les transports stratégiques.

Quand nous aurons répété, ce qui a été déjà dit et redit, que les conventions passées par l'État avec les compagnies sont telles que l'intérêt particulier de chacune d'elles est nettement opposé à l'intérêt général, on comprendra que l'Algérie ait porté tous ses efforts à améliorer l'exploitation de son réseau.

Les étapes parcourues dans cette voie d'amélioration sont les suivantes : Le 12 décembre 1900 l'ancien réseau de la Compagnie franco-algérienne était racheté par la colonie.

A la suite de la loi du 19 décembre 1900, qui a donné à l'Algérie la personnalité civile et un budget spécial, la métropole a passé à la colonie les charges résultant de ses chemins de fer ; c'est la loi du 23 juillet 1904 (que nous avons eu l'occasion de citer) qui a déterminé dans quelles conditions ce passage devait s'effectuer.

Mais il fallait pour exploiter les réseaux, rachetés et à racheter, profiter de l'expérience acquise dans la Métropole ; l'Algérie a sagement agi en mettant cette exploitation en régie et en confiant à la Direction des chemins de

fer de l'État français le soin de diriger cette exploitation; c'est le décret du 23 mars 1905 qui consacre ce régime.

Au cours de la session de 1907, les délégations financières ayant accepté le principe d'un emprunt de 175 millions, destiné à fortifier l'outillage économique de la colonie, un programme de construction de chemins de fer a été élaboré. Sans entrer dans le détail de ce programme, il n'est pas inutile de signaler que des lois déclaratives d'utilité publique ont été promulguées de juillet 1908 à mars 1910 (1) concernant les lignes suivantes :

Beni-Saf à Tlemcen, Berrouaghia à Djelfa, Tizi-Mascara à Uzès-le-Duc, Sidi-bel-Abbès à Tizi, Relizane à Prévost, Paradol, Bouïra à Aumale, Ténès à Orléansville, Ain Beïda, à Tébessa, Biskra à Touggourt. En outre les lignes suivantes sont ou décidées en principe, ou à l'étude : Djidjelli, Constantine, Philippeville à Guelma par Gastu, Orléansville à Trumelet par Vialar, Affreville à Amoura.

On peut constater que, si ce programme est réalisé un jour, l'Algérie ne manquera pas de chemins de fer. Il resterait à savoir si l'utilité de toutes ces voies ferrées est incontestable, et si l'Algérie n'aurait pas pu mieux employer une importante partie de cet emprunt à dessécher ses marais et à la réfection de ses routes (2).

A ce propos, nous ne résistons pas à citer ici un passage du traité de M. Colson sur les travaux publics et les transports (3). Voici comment s'exprime le savant auteur pour résumer les développements consacrés dans son livre à la question de « l'étude de l'utilité d'un projet ».

(1) Discours de M. Jonnart, Gouverneur général aux Délégations financières, séance du 10 mai 1910, et Rapport général présenté par M. Lisbonne, délégué financier au nom de la Commission des chemins de fer.

(2) Il faut reconnaître que quelques millions doivent être consacrés à ces derniers travaux.

(3) *Cours d'économie politique*, t. VI, p. 205.

« En résumé, pour apprécier l'utilité d'une voie nouvel-
« le, de l'amélioration d'une voie existante, de l'extension
« d'un port, etc., il faut comparer les avantages procurés
« aux clients probables, toutes dépenses à eux incom-
« bant et toutes pertes causées à des tiers déduites, avec
« les charges qui, n'étant pas couvertes par la recette, in-
« comberont à l'autorité qui aura établi ou concédé la voie.
« Dans les indications données ci-dessus, au sujet des élé-
« ments à prendre en considération, nous avons princi-
« palement insisté sur la prudence nécessaire dans l'éva-
« luation des profits à attendre des travaux publics.
« Nous tenons à répéter, en terminant, que, si nous l'avons
« fait, ce n'est pas que nous méconnaissions les immenses
« services rendus par l'amélioration des transports. *Mais,*
« *quand ces services intéressent surtout quelques localités, et*
« *quand les charges doivent se répartir sur tout le pays, il se*
« *trouve toujours des voix bien plus retentissantes pour prôner*
« *les premiers que pour signaler les dernières, et il y a là une*
« *source de dépenses inutiles contre laquelle on ne saurait*
« *trop se prémunir.* S'il y a eu des époques où les initiati-
« ves faisaient défaut, pour entreprendre des travaux
« profitables, partout, de nos jours, on tend plutôt à ver-
« ser dans l'excès contraire, en exécutant des travaux plus
« coûteux qu'utiles, sauf à mettre les pertes à la charge
« des contribuables. Les localités qui n'ont point été des-
« servies, dans le premier essor des grands travaux mo-
« dernes, espèrent rattraper les régions plus heureuses, sans
« se rendre un compte suffisant de l'immense différence
« entre le rôle des lignes qui ont supprimé les grandes dis-
« tances, en quelque sorte, et celui des voies secondaires,
« qui ne peuvent procurer que des économies infimes.
« La baisse progressive du taux de l'intérêt, conséquence
« de l'accumulation des capitaux, rend possible, peu à

« peu, la construction de voies qui eussent été ruineuses
« quelques années plutôt. Grâce à elle, les mailles des ré-
« seaux pourront se resserrer de plus en plus dans l'avenir,
« sans que les budgets en soient trop grevés. Ces travaux
« d'importance secondaire fourniront longtemps encore un
« emploi utile aux capitaux en excès. Mais un pays s'ap-
« pauvrit, au lieu de s'enrichir, quand il affecte prématu-
« rément des capitaux qui peuvent encore trouver ail-
« leurs un emploi plus rémunérateur à des travaux qui,
« ni comme recette réalisée par le détenteur des lignes, ni
« comme avantages directs procurés au public, ne donnent
« un rendement en rapport avec le taux courant de l'in-
« térêt au moment où on les effectue; et, jamais les effets
« indirects qui accentuent les résultats en gain ou en perte,
« n'ont le pouvoir de transformer en source de profit, une
« opération coûtant à la collectivité plus qu'elle ne lui
« rapporte ».

Nous sommes à peu près convaincu que tous les membres des assemblées algériennes n'ont eu en vue que l'intérêt général de l'Algérie, lorsqu'ils ont voté la construction des lignes que nous avons énumérées ci-dessus; mais, nous pensons cependant que le passage que nous venons de reproduire aurait dû figurer en bonne place, et en grosses lettres, dans les salles de délibérations où ces décisions ont été prises.

Mais continuons à examiner rapidement ce qui a été fait en Algérie, dans ces dernières années, pour les chemins de fer.

Par décret du 25 août 1907 le réseau de l'Est-algérien a été racheté par la colonie. La réforme des tarifs était un fait accompli en 1908, et en 1909, l'unification des tarifs était enfin réalisée.

Voyons maintenant de plus près ce qui s'est passé à pro-

pos de cette ligne de la Cie du Bône-Guelma, de Tébessa à Souk-Ahras, qui nous intéresse ici plus particulièrement. Voici comment s'exprimait M. Jonnart, le 10 mai 1910, dans son discours d'ouverture des Délégations Financières : « ... Les populations desservies par la Cie du Bône « Guelma, réclament l'exécution sur ce réseau de travaux « complémentaires dont tout le monde s'accorde à recon- « naître la nécessité. La Compagnie qui s'était prêtée avec « un empressement méritoire aux pourparlers qui ont « abouti à l'unification des tarifs, nous avait demandé « de modifier la convention relative à la ligne de Tébessa « Souk-Ahras et de régler, en même temps, la répartition « entre elle et l'Algérie des travaux d'amélioration à exé- « cuter entre Tébessa et Bône. Nous nous étions mis im- « médiatement à la besogne. Au cours des négociations, « la Compagnie crut devoir retirer ses propositions et nous « faire connaître que le projet d'avenant en discussion ne « serait qu'un palliatif insuffisant laissant subsister les « difficultés fondamentales. Elle entendait en conséquen- « ce renoncer à toute idée de replâtrage, et nous invitait « à envisager une solution radicale, soit le rachat du ré- « seau, soit une refonte intégrale du régime résultant de « ces conventions. Informés de la nouvelle attitude de « la Compagnie lors de votre dernière session, vous avez « déclaré, Messieurs, que la situation actuelle, déplorable « pour l'intérêt public, ne pouvait se prolonger davanta- « ge. Nous avons donc institué une commission, offrant « toutes garanties de compétence, en vue d'être fixé sur « la solution à intervenir : réforme de conventions ou ra- « chat du réseau.

« La première solution a dû être écartée en raison de la « persistance de la Compagnie à considérer le revenu « actuel des actionnaires comme intangible......

« L'entente sur le principe essentiel de toute revision « des contrats ne pouvant s'établir, reste le rachat. Il « nous paraît la solution la meilleure, il est devenu en tout « cas la solution inévitable ».

Le rachat paraissait inévitable au Gouverneur général, les Délégations financières et le Conseil supérieur ont nommé des rapporteurs qui ont conclu également au rachat.

Depuis 1910, la question du rachat des lignes de la Cie du Bône-Guelma sommeille, comme sommeille depuis plus longtemps la question de l'Ouenza. Mais ne retenons qu'un fait, une affirmation : Le rachat du Bône-Guelma est une solution inévitable, et abordons, en possession de tous les renseignements qui précèdent, la question du régime à adopter pour le chemin de fer qui doit transporter les minerais situés au sud de Souk-Ahras.

Section II. — *Les trois régimes en présence*

Après ce que nous venons de dire, puisque le rachat du Bône-Guelma s'impose et parce que la procédure du rachat est en cours, les trois solutions que nous nous proposions d'examiner se réduisent à deux, savoir : construction et exploitation du chemin de fer par la colonie, ou construction et exploitation de ce chemin de fer par une Société dépendant de la Société d'exploitation du gisement de l'Ouenza.

On ne saurait, en effet, entrer en conversation avec la Cie du Bône-Guelma pour électrifier le tronçon Medjez-Sfa, Oued Kebérit, alors que cette ligne est sur le point d'être rachetée; à plus forte raison ne convient-il pas de charger cette Compagnie de construire l'une des deux autres lignes en présence; il est inutile d'insister sur ce point.

Faut-il que la colonie, qui possède déjà quelques voies

ferrées et qui les exploite très bien, il faut en convenir, ajoute immédiatement à son réseau la voie du Bône-Guelma électrifiée ou la voie nouvelle qui est nécessaire à l'est du département de Constantine?

Ici nous devons diviser notre réponse, et cela parce que nous n'avons pas voulu — et nous nous en sommes expliqué — trancher la question de savoir s'il fallait adopter l'électrification de la ligne du Bône-Guelma, la ligne de la Société d'études ou celle de la Société concessionnaire de mines.

Ainsi donc, si l'administration algérienne croit devoir, après étude minutieuse, adopter l'électrification de la ligne du Bône-Guelma, le régime de l'exploitation par la colonie s'ensuit forcément puisque ce réseau va être racheté.

Si, au contraire, une ligne nouvelle quelconque est adoptée, nous pensons que l'Algérie agira prudemment en confiant la construction et l'exploitation de cette ligne à une société dépendant de celle qui sera chargée d'exploiter le gisement de l'Ouenza; en d'autres termes, en adoptant la solution consacrée par la convention II de 1905, amendée comme il a été dit, bien entendu.

Certes les raisons ne manquent pas, et nous en avons reproduit ici un certain nombre puisées dans les discours parlementaires, pour permettre d'espérer que le chemin de fer, qui aura un trafic intense et certain pendant 30 à 40 ans au moins, peut être une bonne affaire. Nous pensons que l'exploitation de ce chemin de fer sera une bonne affaire, non seulement parce qu'il transportera les minerais de l'Ouenza et du Bou Kadra qui est sa raison d'être directe, mais aussi parce qu'il transportera nécessairement les phosphates du Djebel Ouk, du Bled el Akba, les fers du Khangnet el Mouhad, la surproduction des gisements de phosphate du Dyr, de Kissa Dibba et du Kouif,

dont les expéditions sont limitées faute de moyens de transport.

Mais ces raisons étant connues, le trafic étant, pour ainsi dire, acquis, certain, est-il obligatoire, pour que la colonie reçoive sa part de cette bonne affaire, et que les exploitations dépendant de cette ligne puissent prospérer, qu'elle construise et exploite elle-même le chemin de fer? Nous ne le pensons pas. *L'Algérie aura assez à faire, pendant de longues années, à remettre sur pied les réseaux ferrés qu'elle est dans l'obligation de racheter, et pour construire et assurer l'exploitation des lignes prévues au programme de* 1907.

Si donc la colonie veut confier, comme c'est notre avis, à la Société à laquelle l'Ouenza sera amodiée la construction et l'exploitation du chemin de fer, elle devra s'assurer que la part de bénéfices qui doit lui revenir est suffisante.

Nous estimons que la Société d'études s'est fait une part enviable en réservant 10 % d'intérêts aux actionnaires de la Société d'exploitation du chemin de fer, et qu'il serait peut-être possible de réduire cet intérêt à 8 %.

Il nous paraît d'autre part que le « cautionnement » de 400.000 francs prévu à l'art. 8 de la convention II est très insuffisant. Nous avons en effet sous les yeux un extrait du cahier des charges relatif à l'adjudication du gisement de phosphate de chaux du Kouif, qui doit avoir lieu le 12 décembre 1911 à Constantine. Or pour l'amodiation de ce gisement, dont on devra extraire annuellement 300.000 tonnes de phosphate, le « cautionnement » prévu est de 2.500.000 francs. Il faut reconnaître que sur cette somme importante 1.500.000 francs seront rendus à l'amodiataire, quand il aura remboursé à la Société qui exploite actuellement le gisement, le prix des installations et des approvisionnements qu'il est tenu de reprendre; mais il restera encore 1.000.000 de « cautionnement » pour garantir le fonction-

nement d'une exploitation d'importance incomparablement moindre que celle de l'Ouenza.

Nous ne croyons pas demander l'impossible en espérant que la Société du chemin de fer pourrait faire un dépôt de 2.000.000 de francs pour garantir l'exécution de ses engagements. Le montant de ce dépôt serait exigible, par l'Algérie, le jour de la déclaration d'utilité publique du chemin de fer, et serait remboursé, à la fin de la période de concession, *par compensation avec les dernières redevances.* Mais pour que cette garantie soit plus effective, ces 2.000.000 de francs seraient employés, par l'Algérie, dès que les formalités administratives auraient été accomplies, à construire soit le tronçon Mdaourouch-Sedrata, si on adoptait la ligne de la Société d'études, soit l'amorce de l'un des prolongements Randon-Zérizer-Combes-Bou Hadjar ou Morris-Zérizer-Combes-Bou Hadjar, si on adoptait la ligne de la Société concessionnaire (1).

En outre, comme il n'est pas de l'essence du dépôt de porter intérêt, la Société du chemin de fer ne toucherait les intérêts des 2.000.000 déposés en garantie que lorsqu'un des tronçons de chemin de fer, dont nous avons parlé, serait construit et livré à l'exploitation. D'autre part, si le chemin de fer destiné à enlever les minerais de l'Ouenza et du Bou-Kadra n'était pas construit et exploité dans les délais impartis à la Société du chemin de fer, les 2 millions déposés seraient acquis à l'Algérie.

Voilà pour ce qui est relatif aux avantages que l'Algérie pourrait retirer, en tant que personne morale publique, d'une revision plus sévère de la convention II.

(1) Le tronçon Mdaourouch-Sedrata coûterait 1.500.000 francs. d'après M. Souleyre; mais les prolongements Randon-Zérizer-Combes-Bou-Hadjar ou Marius-Zérizer-Combes-Bou-Hadjar coûteraient l'un ou l'autre 8 à 10 millions au moins.

Restent les avantages en faveur des exploitations minières et agricoles situées au sud de l'Ouenza. Si le tarif forfaitaire de 6 fr. 50 (1), pour le transport des minerais, que la Compagnie du Mokta el Hadid a accepté, est trop élevé, comme il semble résulter des discours de MM. Régnier et Bedouce, il faut le réduire. Ce tarif pris, en effet, comme base, grèverait lourdement le prix de transport des gisements connus et inconnus qui seraient obligés d'emprunter la ligne à construire.

Il conviendrait, pour la même raison, de reviser plus soigneusement encore les tarifs des autres marchandises, qui doivent être, d'après l'art. 41 du cahier des charges, ceux des chemins de fer de la Cie de Bône-Guelma, et de voir, plus particulièrement, si les gisements de phosphate du Djebel Onk et du Bled el Akba peuvent être exploités avec le tarif de 0 fr. 13 par tonne kilométrique (péage et prix de transport réunis), qui pèse déjà très lourdement sur les exploitations du Kouif et du Dyr, bien plus rapprochées de la côte (2).

(1) Prévu à l'avenant du 20 octobre 1909.

(2) Il peut paraître bizarre que nous ayons conclu, à la fin de la 3e partie de notre étude, à l'approbation des conventions par le Parlement sans demander que les disederata que nous venons de formuler aient fait l'objet de clauses additionnelles à ces conventions. Mais si on veut bien se rappeler que nous n'avons voulu examiner, dans cette 3e partie, que les critiques explicitement développées et les améliorations désirées, par les députés, on constatera qu'il y aurait eu erreur de méthode de notre part en confondant ce qui était demandé par d'autres, avec ce qui nous paraît personnellement réalisable. Cependant, si pour faire connaître notre opinion plus complète à propos de cette question du chemin de fer, nous avons attendu le moment où nous exposerions ce qui pourrait résulter de la résiliation de la transaction du 9 avril 1908, il n'en est pas moins vrai que *tous nos desiderata peuvent être réalisés sans nouvelle enquête en Algérie et sans renvoi de l'affaire. Or, nous ne saurions trop y insister, l'Algérie doit avant tout éviter que l'affaire de l'Ouenza soit renvoyée; nous savons assez maintenant qu'elles seraient les conséquences désastreuses de ce renvoi.*

CHAPITRE IV

La convention d'amodiation de la minière

Section I.— *Le rachat de la mine. – Les causes contractuelles*

Nous avons admis, sans aucune explication, dans le « préambule » à la quatrième partie, que le vrai ayant-droit de M. Pascal sur la mine d'Ouenza étant connu, il fallait nécessairement lui amodier la minière (1). Nous avons dit à ce moment qu'on éviterait ainsi les errements du passé et la vie à deux sur le gisement.

Mais cependant, si l'administration algérienne estimait ne pas devoir amodier la minière à ce concessionnaire, faudrait-il quand même, alors qu'elle tient de la loi toute liberté pour choisir qui lui convient, qu'elle subisse un amodiataire qui ne lui plairait pas? — Non certainement.

Seulement, pour se débarrasser de ce concessionnaire gênant, l'Algérie devrait lui racheter la mine. Ne revenons plus sur les difficultés pratiques du rachat, et constatons que l'étude du projet de loi sur le « régime général des mines » étant muet sur le rachat des mines déjà concédées, il résulte que si la nouvelle loi des mines était votée avant que le Gouverneur général soit amené à élaborer la nouvelle

(1) Étant admis, aussi bien entendu pour les raisons déjà données, qu'il ne peut pas être question de nationalisation de la mine et de constitution d'un condominium sur le gisement.

convention I, il ne pourrait même plus songer au rachat (1).

Donc, avec la législation actuelle le rachat est, sinon impossible, au moins très difficile (art. 7 de la loi du 21 avr. 1810); avec la législation nouvelle, le rachat serait peut-être impossible.

Telles sont les raisons de droit et de fait qui nous font admettre que le concessionnaire reconnu de la mine d'Ouenza devra être également l'amodiataire de la minière, sinon l'Algérie serait dans l'obligation de garder sa minière jusqu'à des temps meilleurs.

Ceci exposé, nous ne pouvons émettre qu'un vœu, c'est que le Gouverneur général, s'inspirant des critiques formulées à l'encontre de la convention I, relative à l'amodiation de la minière, conserve à l'Algérie la situation acquise par les amendements qui ont été apportés à cette convention, et qu'il obtienne aussi pour l'Algérie et pour les ouvriers les avantages que nous avons énumérés dans les conclusions de la troisième partie.

(1) Un projet de loi sur le rachat des concessions de mines a cependant été déposé sur le bureau de la Chambre des députés le 17 novembre 1908 par MM. Barthou, ministre des Travaux publics et Caillaux, ministre des Finances, sous le n° 2113.

CONCLUSIONS GÉNÉRALES

Après avoir étudié les conventions concernant l'Ouenza, les critiques qu'elles ont suscitées et les amendements qui y ont été apportés, nous avons émis, à la fin des trois premières parties, l'avis que le Parlement agirait sagement en adoptant ces conventions.

Que résulte-t-il de la quatrième partie de notre étude? Allons-nous en tirer des conclusions analogues à celles déjà formulées? — Nous pensons que personne n'en doute.

Et d'abord précisons bien à nouveau, au risque de nous répéter, l'hypothèse et la situation de droit, qui est à la base de cette dernière partie. Cette hypothèse est que la transaction du 9 avril 1908 intervenue entre la Société d'études et la Société concessionnaire est résiliée: soit comme conséquence de l'expiration de la période de 5 ans jugée suffisante par le Gouverneur et le Conseil d'État pour l'approbation du projet de loi et des conventions II et III, soit par le rejet, avant le 10 avril 1913, par le Parlement, pour quelque cause que ce soit et dans un but quelconque, de ce projet de loi et de ces conventions.

Ainsi donc, si la transaction du 9 avril 1908 était ainsi résiliée, il résulterait :

1° Que la Société d'études et la Société concessionnaire pourraient tout à leur aise se disputer la mine d'Ouenza, et exercer toute action en revendication permettant de

faire dire, par les tribunaux, à qui appartiendrait définitivement la mine.

Pendant cette lutte et ces procès, l'Algérie n'aurait qu'à attendre les événements, nous l'avons déjà dit.

2º Que la colonie, ayant à choisir entre différents régimes d'exploitation et de construction de chemins de fer, agirait prudemment, ayant assez à faire avec d'autres voies dont la construction et l'exploitation lui incombent, en confiant tout ce qui a trait à cette nouvelle voie à la Société chargée d'exploiter le gisement de l'Ouenza.

3º La possibilité pour le Gouverneur général de l'Algérie d'adopter, pour transporter les minerais et les produits du sol de l'Est de la province de Constantine, une autre ligne que celle de l'Ouenza-Aïn Guettar-Sottara-Bou-Hadjar-Combes-Bône faisant l'objet de la convention II.

Or quelles constatations avons-nous faites en étudiant les solutions qui se présentaient au Gouverneur général pour faire choix d'une ligne de chemin de fer?

Devrait-il électrifier la ligne de Bône-Guelma? Ce serait là une décision bien hardie et qui pourrait engager très sérieusement les finances de la colonie puisqu'elle devrait faire immédiatement et à ses frais cette transformation.

Devrait-il adopter la ligne Ouenza-Tifech-Medjez-Sfa? Pourquoi cette ligne plutôt que celle passant par Aïn Guettar et Bou Hadjar?

La ligne passant par Tifech et Medjez-Sfa a-t-elle un profil en long moins rigide que celle d'Aïn-Guettar; ses caractéristiques sont-elles meilleures? Non et non.

Se déroule-t-elle sur de meilleurs terrains? Non.

Coûterait-elle moins cher? Oui, probablement. Mais, si si on veut bien se rappeler ce que nous avons dit; qu'il convient, quelle que soit la solution adoptée, de donner satisfaction aux colons de la région qui ne sera pas desser-

vie par le chemin de fer aboutissant à l'Ouenza en construisant un tronçon ferré d'intérêt local, ou se rend compte que le péage (qui en définitive retombe sur l'Algérie) afférent (aux lignes Ouenza-Tifech Medjez-Sfa-Bône et Randon-Zerizer-Combes-Bou-Hadjar serait à peu près équivalent à celui afférent aux lignes Ouenza-Aïn Guettar-Bou Hadjar, Bône et Mdaourouch-Sedrata.

Si la supériorité de la ligne Tifech-Medjez-Sfa n'est pas évidente, écrasante, pourquoi, pour faire adopter cette ligne, risquer de compromettre la réussite de l'affaire (1)?

Donc, en résumé, la résiliation de la transaction du 9 *avril* 1908 *pouvant résulter du retard apporté par le Parlement à approuver le projet de loi de l'Ouenza ou du rejet de ce projet, peut avoir pour conséquence de faire réapparaître des complications au moins égales à celles qui ont marqué les débuts de l'affaire de l'Ouenza, sans qu'il doive résulter de cette résiliation des avantages certains, évidents, pour l'Algérie.*

Certes rien n'est plus simple, étant donné des conventions comme celles de l'Ouenza, que de proposer des amendements en faveur de la colonie ou de la classe ouvrière. Ce qui est plus difficile, c'est de trouver une société qui veuille bien souscrire à ces amendements.

Nous avons, nous-même, exprimé le désir, dans cette quatrième partie, que les conventions soient améliorées par la réduction de l'intérêt des actions du chemin de fer, par l'augmentation du « cautionnement » et par l'affectation

(1) C'est ce que n'ont pas suffisamment compris quelques assemblées locales qui ont cru, de très bonne foi, devoir préconiser à plusieurs reprises l'adoption de la ligne Tifech-Medjez-Sfa. Cette proposition est absolument inacceptable pour le moment en raison des engagements qui lient la colonie et la Société d'études. De plus elle risque de porter le trouble dans le Parlement qui pourrait croire que la ligne Tifech-Medjez-Sfa est bien préférable à celle d'Aïn-Guettar-Bou-Hadjar, ce qui est encore à démontrer.

de ce « cautionnement » à la construction d'embranchements destinée à donner satisfaction aux intérêts locaux. Savons-nous si la Société d'études peut faire un nouveau sacrifice?

Il ne faut pas l'oublier, tant que nous aurons une organisation économique dans laquelle le patron (individu ou société) aura la direction et la responsabilité de l'entreprise, ce patron fera tous ses efforts pour que cette entreprise lui donne des profits.

Mais ce profit doit être raisonnable, et il ne doit pas absorber tous les bénéfices qui doivent aussi aller à l'ouvrier et à l'État. C'est à réaliser ce désideratum, en général, que se sont employés les économistes; c'est à réaliser ce désideratum, dans l'affaire de l'Ouenza, que se sont employés l'Administration algérienne, le Gouvernement et le Parlement.

Toute la difficulté est de trouver pour chaque organisation nouvelle de production le point pour lequel les forces contraires agissantes : patron, d'une part, ouvriers et État d'autre part, sont en équilibre dynamique.

Nous disons équilibre dynamique car, pour l'affaire de l'Ouenza comme pour les autres affaires qui doivent être poursuivies pendant de longues années, il ne suffit pas d'organiser l'entreprise en ne faisant entrer en ligne de compte que les données d'ordre commercial, économique et social du moment, mais il faut aussi tabler sur les variations qui peuvent survenir dans l'avenir.

Nous avons explicitement dit dans cette étude, où, quand nous n'étions pas autorisé à être plus affirmatif, nous avons fait comprendre que, au cours moyen de ces dernières années, du fer non phosphoreux; (17 à 18 shellings soit 21 fr. 15 à 22 fr. 50 rendu dans les ports du nord de la France ou en Angleterre), l'affaire de l'Ouenza pouvait

être rémunératrice. Nous avons même émis l'opinion que le fer non phosphoreux serait probablement de plus en plus demandé. Mais nous pouvons nous tromper; et la Société d'études, mieux renseignée que nous, doit savoir jusqu'où elle peut aller dans la voie des concessions qui lui sont demandées. L'important, pour l'Algérie et pour la classe ouvrière, dont le Gouverneur doit être le défenseur le plus convaincu, c'est qu'on amène cette Société à consentir le maximum de ce qu'elle peut et doit donner.

L'étude que nous venons de faire de la question de l'Ouenza, nous a conduit à constater que certaines pratiques parlementaires, gouvernementales et administratives laissent à désirer. Le sujet demanderait de plus amples développements que ceux que nous pouvons donner ici; mais les inconvénients de cette façon de faire se sont tellement fait sentir dans l'affaire de l'Ouenza que nous croyons devoir y insister à nouveau dans ces dernières lignes.

En premier lieu, à quoi peuvent servir les pouvoirs forts donnés au Gouverneur général de l'Algérie par les décrets et les lois que nous avons eu l'occasion de signaler au cours de cette étude, pour que ce haut fonctionnaire voit ses efforts paralysés, sa volonté annihilée à l'occasion des actes qu'il accomplit dans la plénitude de ses droits?

Faire de la décentralisation politique en instituant des assemblées chargées de délibérer sur les besoins de la colonie, faire de la décentralisation administrative en donnant au Gouverneur général les pouvoirs des ministres, telles étaient les intentions, telle a été la volonté du législateur. En pratique on constate que, alors que par deux fois, les assemblées élues de l'Algérie et le Gouverneur général ont présenté à l'approbation du Parlement un projet qui en somme n'intéresse que la colonie et ne peut qu'en-

gager ses finances, ce projet n'a pu encore, depuis quatre ans, être approuvé par le Parlement. Dans ces conditions, mieux vaudrait revenir au système ancien des rattachements, l'Algérie n'aurait pas le semblant d'indépendance qui lui a été octroyé, et elle saurait au moins à quoi s'en tenir.

En second lieu est-il admissible que puisqu'il s'agit pour l'Ouenza d'une simple intervention du pouvoir législatif dans un acte de l'administration algérienne, alors qu'il s'agit uniquement d'approuver la construction d'un chemin de fer qui ne coûtera rien à la colonie, est-il admissible, disons-nous, qu'on puisse instituer à propos de cette intervention tutélaire un long débat doctrinal qui n'a rien à faire avec la question de l'Ouenza? Nous pensons que c'est là une méthode de travail parlementaire qui est loin d'être parfaite.

Que penser aussi de l'acharnement qu'a mis le groupe socialiste de la Chambre à combattre le projet de l'Ouenza sous le prétexte que l'entreprise était trop cosmopolite? Mais n'est-ce pas aussi le même groupe socialiste qui dans toutes les occasions proclame qu'il ne faut plus de guerre entre les nations?

Comment concilier les deux attitudes?

Fallait-il l'exemple des négociations longues et laborieuses qui se sont poursuivies entre la France et l'Allemagne à propos du Maroc pour savoir que l'exclusivisme économique et financier pourrait attirer de très sérieuses difficultés au pays qui voudrait le pratiquer d'une façon trop rigoureuse?

Sait-on si le Secrétaire d'État aux affaires étrangères d'Allemagne, lorsqu'il voulut s'assurer par traité des avantages économiques (inacceptables sous cette forme) dans notre future possession, ne subissait pas l'influence de

maisons allemandes qu'une partie de la Chambre des députés française ne voulait pas accepter dans le consortium de l'Ouenza?

Tout se tient actuellement dans la vie des nations, et les liens qui les unissent deviennent de plus en plus nombreux et plus complexes.

Mais revenons aux conventions de l'Ouenza. Ces conventions sont perfectibles comme toutes les choses humaines. Cependant nous espérons que le Parlement, mieux instruit des conséquences irréparables qui résulteraient de la résiliation de la transaction du 9 avril 1908, voudra éviter avant tout à l'Algérie les conséquences désastreuses qu'entraînerait la rupture de cet accord.

Il est noble certainement de poursuivre toujours, quand même, l'obtention d'une meilleure répartition des richesses, et de vouloir assurer une part de plus en plus grande aux ouvriers employés dans les entreprises. Mais il ne faut pas perdre de vue qu'avant de répartir les richesses il faut les produire; et que, depuis bientôt dix ans que l'industrie peut utiliser le fer de l'Ouenza, ce fer est toujours dans les entrailles de la terre sous forme de richesse potentielle et improductive.

APPENDICE

L'étude que nous venons de faire nous a donné l'occasion de constater que l'affaire de l'Ouenza et toutes les affaires qui sont subordonnées à sa réussite, sont arrêtées depuis bientôt quatre ans, parce que le Parlement hésite à approuver les conventions II et III qui lui sont soumises.

Telle est la situation qui est faite à l'Algérie par la loi du 19 décembre 1900 dont les dispositions contenues « *in fine* » dans l'alinéa 2 et dans l'alinéa 3 de l'article premier, atténuent singulièrement la portée des dispositions formulées au premier alinéa de ce même article.

On s'explique parfaitement que le Parlement se soit réservé le droit de concéder définitivement les chemins de fer et les autres grands travaux publics, lorsque ces entreprises doivent entraîner des dépenses pour la colonie, et peuvent avoir une répercussion fâcheuse sur ses finances.

Mais n'est-ce pas précaution et ingérence excessives que de subordonner à l'approbation du pouvoir législatif les concessions qui, non seulement ne doivent rien coûter à l'Algérie, mais, doivent être une source de profits pour elle.

C'est dans ces conditions que se présente le projet de chemin de fer de Bône à l'Ouenza, chemin de fer que la Société d'études s'offre à construire et à exploiter à ses risques et périls tout en assurant — au moins l'espérons-nous après les desiderata que nous avons formulés — une part de bénéfices importante à l'Algérie.

Est-ce que le retard qu'a dû subir cette affaire de l'Ouenza, n'aurait pas suffisamment mis en évidence que l'Algérie ne saurait être tenue plus longtemps dans une étroite tutelle, et que, dans des circonstances analogues à celle qui nous occupe, il y aurait plus d'avantages à lui permettre de faire ses affaires elle-même que de l'obliger à subir les lenteurs d'un régime de compression et de méfiance?

Pourquoi continuer à tenir en suspicion un pays dont le mouvement commercial est passé de cinq cents millions à un milliard, depuis qu'un semblant d'autonomie lui a été parcimonieusement consenti?

Nous pensons, maintenant que nous connaissons bien toutes les phases par lesquelles a dû passer l'affaire de l'Ouenza, qu'il est inutile d'insister sur les raisons qui justifient la nécessité pressante de donner à l'Algérie le pouvoir de concéder définitivement les chemins de fer d'intérêt général ou local et les grands travaux publics, pour lesquels il n'est demandé ni subvention, ni garantie d'intérêt.

Nous pensons aussi qu'il y a urgence, comme conséquence de cette extension d'autonomie, à organiser sur des bases nouvelles les Assemblées élues de la colonie pour que la décentralisation politique, instaurée par le décret du 23 août 1898, présente toutes les garanties désirables et pour que la Métropole, n'abdiquant jamais son droit de souveraineté, puisse faire confiance à l'Algérie, cette seconde France.

Voyons maintenant quels seraient les effets de cette émancipation plus complète de l'Algérie sur l'affaire de l'Ouenza.

Si le législateur donnait, avant le 10 avril 1913, à la colonie, le pouvoir de concéder définitivement les chemins de fer qui ne doivent comporter aucune subvention ni garantie d'intérêt, la Société d'études de l'Ouenza pourrait

immédiatement après la promulgation de la loi nouvelle (1), construire le chemin de fer faisant l'objet de la convention II et exploiter la minière qui lui a été amodiée par la convention I, puisque la condition suspensive à laquelle sont subordonnées cette construction et cette exploitation n'existerait plus.

D'autre part, l'arrangement du 9 avril 1908 serait toujours applicable et réglerait les relations entre les deux sociétés autrefois rivales.

Le Parlement serait bien encore appelé à se prononcer sur l'affaire de l'Ouenza, mais son intervention ne porterait plus que sur la convention III relative à la concession de divers emplacements dans le port de Bône, et nous pensons que cette simple formalité ne rencontrerait aucune opposition sérieuse dans les deux Chambres.

Si, au contraire, le législateur ne pouvait accorder le complément d'autonomie que nous avons défini, avant le 10 avril 1913, date à laquelle la convention I portant amodiation de la minière de l'Ouenza à la Société d'études sera résiliée, le Gouverneur général de l'Algérie aurait à reprendre l'étude de la question de l'Ouenza, en tenant compte des considérations que nous avons développées dans la quatrième partie de notre ouvrage. Cette étude l'amènerait à amodier la minière à l'une des deux Sociétés qui se sont déjà disputé le gisement, et, si la minière était encore amodiée à la Société d'études, ce qui est probable, la Société concessionnaire des mines d'Ouenza aurait la ressource, de demander à la Société d'études de lui continuer les avantages définis dans l'arrangement du 9 avril 1908, ou bien l'agrément d'ouvrir à nouveau l'ère des procès.

Nous voyons donc que si le Parlement est disposé à re-

(1) Et après l'accomplissement des formalités administratives bien entendu.

noncer au droit d'approbation qu'il s'est réservé par la loi du 19 décembre 1900 sur les concessions de chemins de fer, pour lesquelles il n'est demandé aucune subvention ni garantie d'intérêt, il est urgent qu'il prenne cette mesure le plus tôt possible pour que l'affaire de l'Ouenza aboutisse; comme il serait urgent, après ce que nous avons déjà dit, qu'il approuve les concessions qui lui sont soumises s'il veut lui-même en finir avec cette affaire.

Bône, le 30 *septembre* 1911.

FIN

UNE PROPOSITION NOUVELLE

Notre étude était finie lorsque a paru, dans la *Revue politique et parlementaire* du 10 octobre 1911, un article ayant pour titre : « La Solution de l'affaire de l'Ouenza ».

Cet article a pour auteur M. Maurice Colin, député d'Alger, professeur (en congé) à la Faculté de droit d'Alger, et avocat de la Société concessionnaire des mines d'Ouenza, pour le procès qui a été plaidé en 1906 à Guelma.

Comme la solution préconisée par M. Colin est diamétralement opposée à la thèse que nous venons de soutenir, il est probable que nous nous serions contenté, si l'article en question portait une autre signature que celle de l'honorable député d'Alger, d'opposer simplement nos conclusions à celles contenues dans le dit article. Mais la personnalité de M. Colin, sa situation sociale et politique, nous font un devoir de ne pas accueillir cette « solution de l'affaire de l'Ouenza » avec une pareille désinvolture, et, c'est très attentivement, sans aucun esprit de combativité, que nous allons examiner cette proposition.

Voici les grandes lignes de l'argumentation du député d'Alger : L'exploitation du gisement de l'Ouenza par la Société d'études, dans les conditions définies aux conventions I, II et III n'assure à la colonie que des avantages insuffisants et est inconciliable avec ses intérêts permanents et bien entendus. En conséquence, il faut que l'exploitation

du gisement de l'Ouenza soit conçue et organisée sous forme d'une association (condominium) formée entre la Société concessionnaire des mines d'Ouenza apportant sa mine et l'Algérie apportant ses minières; condominium ayant pour objet, soit seulement l'exploitation du gisement, soit à la fois l'exploitation du chemin de fer Tifech-Medjez-Sfa et l'exploitation du gisement.

On conviendra, en effet, que la proposition, inopportune, et inattendue de M. Colin est basée sur une conception de l'affaire de l'Ouenza bien différente de la nôtre, et qu'elle réduirait à néant, si elle était acceptable en fait et en droit, tout ce que nous avons essayé d'établir, tout ce que nous avons cru démontrer.

Essayons d'abord de nous rendre compte (très rapidement, bien entendu, en priant le lecteur de se reporter à l'article cité), comment M. Colin est amené à prétendre que les avantages que la colonie doit retirer du consortium sont insuffisants et voyons si les avantages qui résulteraient de l'un ou l'autre condominium seraient supérieurs.

La convention I, dit M. Colin, garantit uniquement à l'Algérie le paiement d'une redevance moyenne annuelle de 750.000 francs pendant 25 ans, rien de plus.

La convention II ne rapporterait aucun profit à l'Algérie puisque les prélèvements prévus dépasseraient les bénéfices que procurerait le transport des minerais (1).

(1) La convention III ne fait l'objet d'aucune critique de la part de M. Colin qui reconnaît, ce qui est indiscutable, que cette convention, qui se réfère uniquement aux facilités indispensables qu'il importe d'assurer à l'amodiation pour la manutention et l'embarquement des minerais dans le port de Bône, est indépendante des deux autres et peut passer dans la solution nouvelle.

Le bénéfice qui doit résulter, pour Bône et pour l'Algérie, des dispositions contenues dans cette convention est fonction du nombre de tonnes embarquées et des tarifs applicables aux opérations effectuées dans le port. Avec une exportation d'un million et demi de tonnes par où il serait perçu :

Ces avantages sont insuffisants, dit M. Colin, et il est encore, selon lui, des inconvénients plus grands qui résulteraient de la vente des minerais, au prix de revient, aux usines figurant dans le consortium ; ces inconvénients seraient les suivants :

1° — Les mines de fer algériennes, actuellement exploitées (1), ne vendraient plus de minerai, et il en résulterait pour l'Algérie, outre une grosse diminution dans les droits de quai, sanitaires ou autres, une perte de 5 millions de salaires et une réduction de trafic sur les lignes ferrées.

2° — 27 millions de tonnes de minerai de l'Ouenza seraient absorbées par les usines étrangères figurant dans le consortium, ce qui atteindrait et notre industrie sidérurgique française et le budget métropolitain qui ne percevrait pas des droits de douane sur cette importante quantité de minerai.

Les avantages que l'Algérie peut retirer de la convention I ? — Mais ils ne sont pas à dédaigner ; ils ne sont pas aléatoires, sujets à subir des variations suivant les cours du fer, ils peuvent être plus importants encore, comme nous l'avons dit, si la Société d'études peut consentir à une légère augmentation des redevances, augmentation qui ne nécessite pas une remise à l'étude du projet de l'Ouenza.

Loin de nous la pensée de suspecter la bonne foi du député d'Alger, mais qu'il nous soit permis de lui faire respectueusement observer que si rien n'est plus exact que

Pour les droits de quai	0.50 × 1.500.000 = ...	750.000,00
— de pilotage	0.04 × 1.500.000 = ...	60.000,00
— de statistique	0.10 × 1.500.000 = ...	150.000,00
		960.000,00

Auxquels il convient d'ajouter 0 fr. 10 par tonne de jauge pour les droits sanitaires.

(1) Et entre autres, ajoutons-nous, celles de Temoulga, Zaccar et Tiniezrit qui appartiennent à MM. Muller et Cie qui ont fondé la Société concessionnaire des mines d'Ouenza.

les chiffres, l'emploi qu'il en fait est fatalement subordonné à des hypothèses concrètes qui peuvent fausser ses conclusions.

Ainsi, M. Colin, voulant déterminer, par différence, les bénéfices qui résulteraient de l'exploitation du gisement par le consortium (Algérie et Société concessionnaire) — la colonie construisant et exploitant elle-même le chemin de fer à ses risques et périls (1) — admet, d'une part, que le minerai serait vendu 17 shellings soit 21 fr. 25 au port de destination et qu'il reviendrait, d'autre part, tous frais payés, dans ce même port, à 16 fr. 85; ce qui représente, un bénéfice de 4 fr. 40 par tonne que l'Algérie et la Société concessionnaire se partageraient par parts égales.

M. Colin arrive à dégager ce chiffre de bénéfices en admettant :

1° Qu'un capital de 5 millions serait suffisant pour organiser à l'Ouenza une extraction annuelle d'un million de tonnes et leur embarquement à Bône, ce qui entraînerait une dépense d'amortissement de 1 franc par tonne;

2° Que les frais d'extraction et d'embarquement du minerai de l'Ouenza ne dépasseraient pas 4 fr. 35 la tonne;

3° Que les frais de transport de l'Ouenza à Bône seraient de 4 fr. 65.

4° Que le frêt serait de 6 fr. 85.

Eh bien ! s'il faut en croire l'auteur (XXX) auquel nous avons déjà fait quelques emprunts (2), et qui, dans le même numéro de la *Revue politique et parlementaire* du 10 octobre 1911, réfute les arguments de M. Colin, sous le « titre : Réponse à M. Colin » il résulterait :

1° Que ce n'est pas un capital de 5 millions qu'il faudrait

(1) C'est la deuxième combinaison proposée par M. Colin, p. 27.

(2) Voir la *Revue politique et parlementaire du* 10 janvier 1909. (Nous supposons que l'auteur XXX de 1911 est le même que le XXX de 1909).

amortir pour organiser à l'Ouenza une extraction annuelle d'un million de tonnes et leur embarquement à Bône, mais bien un capital de 15 millions;

2° Que les frais d'extraction et d'embarquement du minerai de l'Ouenza seraient, non plus de 4 fr. 35, mais bien de 5 fr. 35 au moins;

3° Que la ligne Medjez-Sfa-Ouenza et la réfection partielle de la ligne de Medjez-Sfa-Duvivier-Bône coûteraient 51.000.000 de francs; et que, conséquemment, le prix de transport du minerai de l'Ouenza à Bône, par cette ligne, serait supérieur à 4 fr. 65.

4° Que le cours moyen des frets de 1899 à 1910 est de 8 fr. 50 et non de 6 fr. 85.

Si l'on faisait subir au tableau : « Résultats pour l'Algé-« rie de l'exploitation des gisements, le chemin de fer étant « construit par l'Algérie », que M. Colin a dressé à la page 35 de son article, les corrections résultant de ces dernières appréciations, on frémit en pensant à ce qui pourrait rester dans la dernière colonne de ce tableau « Part de l'Algérie ».

Est-il nécessaire, après ce que nous venons de dire, d'examiner la deuxième combinaison proposée par le député d'Alger qui consiste à organiser un condominium portant à la fois sur l'exploitation du gisement et sur la construction et l'exploitation du chemin de fer? Nous croyons la chose inutile puisque le tableau (p. 33) faisant ressortir les bénéfices qui résulteraient pour l'Algérie de cette combinaison a été établi sur les mêmes hypothèses optimistes (infirmées par l'auteur de la « Réponse à M. Maurice Colin) qui ont servi à dégager les bénéfices devant résulter du condominium portant sur le gisement seul.

Voyons maintenant s'il est bien certain que la convention II ne donnera aucun bénéfice à l'Algérie.

Oui, certainement, l'Algérie ne toucherait aucune part de

bénéfices dans l'exploitation du chemin de fer de Bône à l'Ouenza (par Aïn-Guettar et Bou-Hadjar), si l'administration algérienne adoptait le procédé de calcul de M. Colin pour dégager le montant de ces bénéfices ; mais cette administration n'opérera pas ainsi et voici pourquoi. C'est que, d'après la lettre de la Société d'études du 1er mars 1910 (p. 133 de notre texte), l'administration algérienne aura le droit de connaître le montant des capitaux *réellement* dépensés pour construire et équiper la ligne. C'est que cette administration aura aussi le droit de connaître *exactement* le montant des recettes, des dépenses et charges d'administration et d'exploitation.

En possession de ces chiffres, qui n'auront rien d'hypothétique, le Gouverneur général pourra connaître *exactement* les bénéfices réalisés sur le chemin de fer par la différence A-B entre les deux masses suivantes :

A	Recette brute.	La recette brute calculée : sur la base de 6 francs la tonne pour la distance de 193 kilom. de l'Ouenza à Bône et au tarif prévu au cahier des charges pour les autres marchandises.
B	Charge du capital-actions. Charge du capital-obligations. Réserve légale. Dépenses et charges d'exploitation.	

Voilà à quoi servira pour l'Algérie le tarif de 6 francs. Mais quand M. Colin prend comme base de ses calculs ce tarif forfaitaire de 6 francs, qui comme le disait M. Régnier député (p. 130), aurait pu aussi bien être fixé à 8 francs, 10 francs, 12 francs, etc., et qu'il applique à ce tarif purement conventionnel (1) un coefficient d'exploitation de

(1) Ce tarif ne serait pas conventionnel pour le gisement de Bou-Kadra qui devrait payer pour transporter les minerais à Bône 6 fr. 50 (0,031 × 210 k.).

Il ne serait pas non plus conventionnel pour les autres gisements connus et inconnus qui seraient obligés d'emprunter la ligne à construire.

Nous avons examiné (p. 194), l'éventualité d'une réduction de cette base

60 %, pour en déduire que le transport de 1.500.000 tonnes de minerai de l'Ouenza à Bône coûterait 5.400.000 francs, M. Colin commet, selon nous, une erreur de principe. Tout porte à croire, au contraire, que si le prix de transport de la tonne de minerai de l'Ouenza à Bône par Aïn-Guettar-Bou Hadjar ne doit pas dépasser 2 francs à 2 fr. 25 comme a pu l'affirmer M. Régnier à la tribune de la Chambre, sans être démenti par personne, la différence A-B sera positive et que la part $\frac{A-B}{2}$ des bénéfices, que doit encaisser l'Algérie, ne sera pas à dédaigner (1).

Devons-nous maintenant nous apitoyer sur le malheureux sort qui serait réservé aux mines de Temoulga, Timzerit et Zaccar (qui appartiennent à MM. Portalis, Muller et Cie) au cas où le gisement de l'Ouenza serait enfin exploité après 10 ans d'attente? L'auteur de la « Réponse à M. Maurice Colin » n'a-t-il pas établi, par la production d'un tableau des réserves mondiales de minerai de fer, et en se servant aussi d'un passage de l'article de M. Colin lui-même, que l'exportation des minerais de l'Ouenza n'aurait aucune influence sur l'exploitation des autres gisements algériens de minerai de fer, et partant, que cette exploitation n'exercerait aucune action sur les salaires et sur le trafic des lignes ferrées de l'Algérie.

Reste la constatation que la France ne percevra pas de droits de douane sur les minerais destinés aux usines étrangères du consortium. Est-ce que si la Société concessionnaire et l'Algérie exploitaient le gisement de l'Ouenza,

forfaitaire. Il appartient à l'administration algérienne de voir quelles seraient les conséquences de cette réduction, en n'oubliant pas toutefois que pour le moment, la Société du Mokta el Hadid, à laquelle a été amodié leur gisement du Bou-Kodrou, loin de se plaindre que ce tarif est trop fort, attend avec impatience qu'il lui soit appliqué.

(1) Surtout si on réduit l'intérêt du capital-actions à 8 % comme nous l'avons demandé.

elles obligeraient les usines françaises à prendre du minerai si ces usines n'en veulent pas? Au surplus, par une contradiction, que nous sommes bien obligé de relever dans l'article de l'honorable député d'Alger, celui-ci n'est-il pas le premier à reconnaître (p. 23, en note) « Que l'industrie sidé-
« rurgique française n'emploiera que fort peu les minerais
« de l'Ouenza. Assez riches pour subvenir, et au delà, aux
« besoins de l'industrie française, les gisements de fer situés
« en France sont presque tous phosphoreux. C'est donc pour
« le traitement basique que sont organisées les usines fran-
« çaises, et, partant, *il est peu probable qu'elles aient recours*
« *aux minerais de l'Ouenza* ».

Nous venons de démontrer que, en fait, l'Algérie n'a rien à gagner à l'adoption de la « Solution de l'affaire de l'Ouenza » que M. Colin voudrait soumettre à l'approbation du Parlement. Cette solution est, nous l'avons dit, l'antithèse de celle que nous avons été amené à préconiser, dans l'intérêt de la colonie, après une visite du gisement de l'Ouenza, et après un examen mûri de l'affaire.

Le condominium de M. Colin est une vieille connaissance que la Société concessionnaire est allée chercher sur les bancs des socialistes. C'est la proposition de MM. Bedouce et Zévaès, que nous avons combattue déjà, et qui, appliquée à l'Ouenza, serait, sinon ruineuse pour les finances algériennes, au moins pleine d'aléas et de risques.

Et puis, en vertu de quel titre la Société concessionnaire se présenterait-elle à l'administration algérienne pour partager avec la colonie, par parts égales, les produits de cette minière dont elle a toujours nié même l'existence? La Société concessionnaire est-elle propriétaire de la mine? Est-ce que le cuivre qui autrefois (p. 24) était interstratifié dans tout l'ensemble du gisement, aurait consenti depuis, bien docilement, à se localiser en filons bien nets, disposi-

tion pouvant faire admettre l'existence d'une minière?

M. Colin écrit en tête de son article : « Tout nous paraît encore préférable à un ajournement indéfini..., et M. Colin propose immédiatement une solution qui, nous l'avons surabondamment démontré, alors que nous ignoriions encore la « Solution de l'affaire de l'Ouenza » (pp. 121 et s., pp. 165 et s., pp. 199 et s.) aboutit à un ajournement de l'affaire de l'Ouenza aux calendes grecques.

Nous sommes donc au regret de ne pas partager l'avis de l'honorable député d'Alger au sujet de la vraie solution qu'il convient d'adopter pour en finir avec l'affaire de l'Ouenza; et, constatant, après l'avoir prouvé, que tout est préférable à un ajournement, nous persistons à croire que l'approbation des conventions I, II et III, amendées comme nous en avons exprimé le désir, est la seule solution *acceptable* et conciliable avec les intérêts permanents et bien entendus de l'Algérie.

TABLEAU

DES

PIÈCES ANNEXES

CLASSEMENT

Carte annexe n° 1. — Situation du Djebel-Ouenza. — Profil en long de la ligne du Bône-Guelma.

Annexe n° 2. — *Décret de concession* de la mine d'Ouenza à M. Pascal, du 20 mai 1901.

Annexe n° 3. — Acte sous-seing privé du 1er juin 1900.

Annexe n° 4. — Contrat entre MM. Rolland et Roubaud et M. Carbonel du 15 septembre 1901.

Annexe n° 4 *bis*. — Lettre de MM. Rolland et Roubaud à M. Carbonel.

Annexe n° 5. — *Convention I*. — Amodiation du canton Djebel-Ouenza de la forêt domaniale des Ouled-Sidi-Jahia-ben-Thaleb, renfermant les minières du Djebel-Ouenza.

Annexe n° 6. — *Convention II*. — Concession d'un chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza avec prolongement sur le Bou-Kadra.

Annexe n° 7. — *Convention III*. — Convention relative à la concession de divers emplacements dans le port de Bône et ses annexes à la Société d'études de l'Ouenza, sous condition de rétrocession aux Sociétés qui lui seront substituées.

Carte annexe n° 8. — Chemins de fer de la Société d'études de l'Ouenza. — Profils en long des lignes de la Société d'études.

Annexe n° 9. — Convention complémentaire du 29 janvier 1906.

Annexe n° 10. — Extrait de la lettre adressée le 27 mars 1908 par la Société d'études de l'Ouenza à M. le Ministre de l'Agriculture.

Annexe nº 11. — *Arrangement* intervenu le 9 avril 1908 entre la Société d'études de l'Ouenza et la Société concessionnaire des mines d'Ouenza.

Annexe nº 12. — *Décret du* 10 *avril* 1908 concédant à la Société d'études de l'Ouenza un canton de la forêt domaniale des Ouled-Sidi-Yahia-ben-Thaleb.

Annexe nº 13. — Lettre de la Société d'études de l'Ouenza à M. le Gouverneur général de l'Algérie. — Répartition à forfait entre la mine et la minière des minerais annuellement extraits du gisement de fer du Djebel-Ouenza.

Annexe nº 14. — Lettre du 25 avril 1908, de M. le Gouverneur général de l'Algérie, qui contient acceptation de la répartition forfaitaire.

Annexe nº 15. — *Projet de loi* déposé le 1er juin 1908.

Annexe nº 16. — Lettre du 25 octobre 1909, de M. le Ministre des Travaux publics.

Annexe nº 17. — Avenant du 20 octobre 1909.

Annexe nº 18. — Lettre de la Société d'études du 9 décembre 1909.

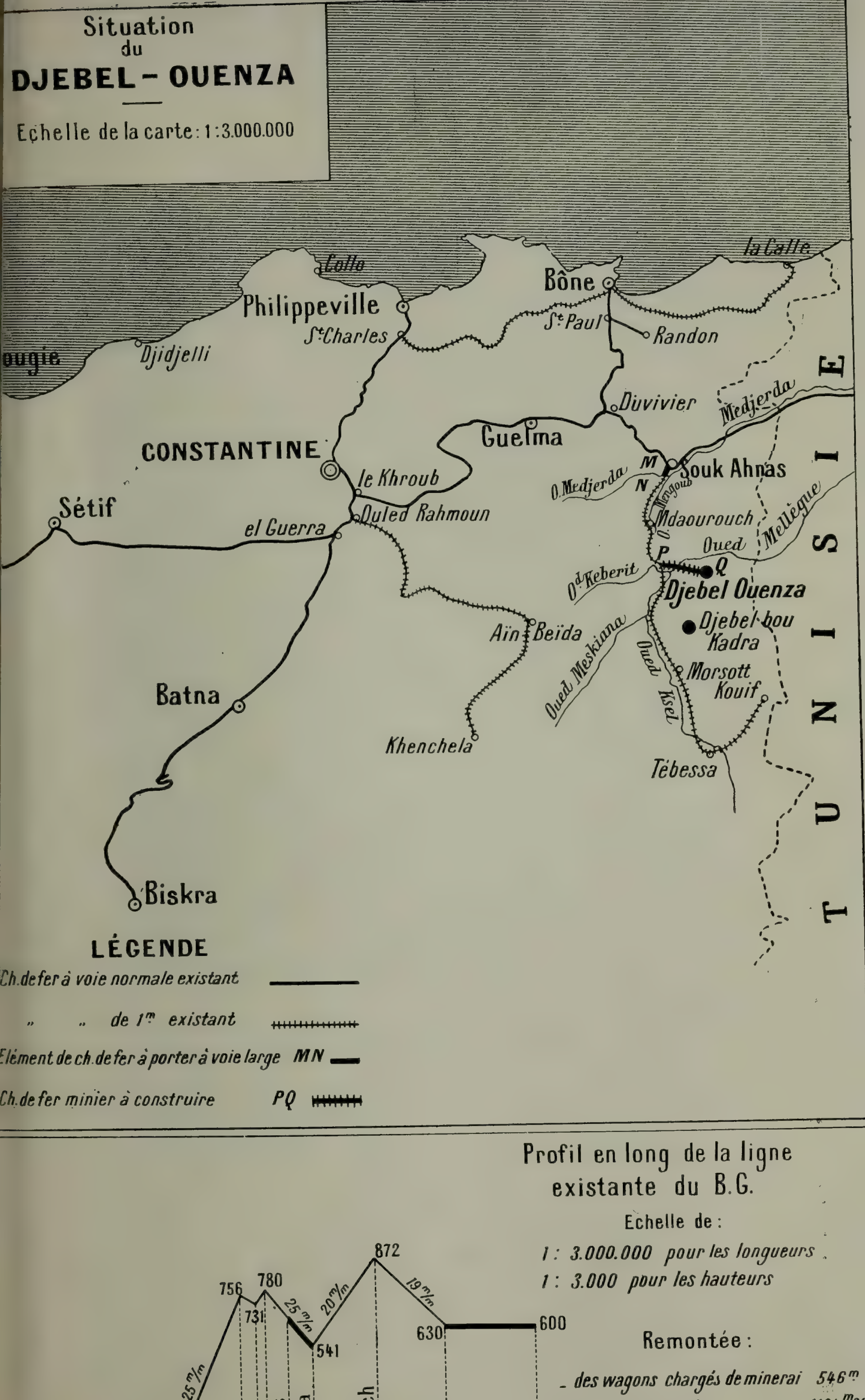
Annexe nº 19. — Projet de loi rapporté et déposé le 10 décembre 1909.

Carte annexe nº 20. — Algérie et Tunisie. — Profils en long des lignes de l'Ouenza vers Bône et Bizerte.

Annexe nº 21. — Projet de loi (Nationalisation des mines).

Annexe nº 22. — Projet de loi sur le régime général des mines.

Carte annexe nº 23. — Comparaison des tracés de chemin de fer : de Bône-Guelma (nº 1), de la Société d'études (nº 2), et de la Société concessionnaire (nº 3).


Situation
du
DJEBEL - OUENZA
Echelle de la carte : 1:3.000.000
Collo
Bône
la Calle
Philippeville
St Charles
St Paul
Randon
Djidjelli
E
Duvivier
Medjerda
Guelma
CONSTANTINE
M
Souk Ahras
le Khroub
O. Medjerda
N
I
Sétif
Oued Rahmoun
Mdaourouch
el Guerra
Oued
Mellègue
S
P
Q
Od Keberit
Djebel Ouenza
Aïn Beïda
Djebel-bou
Kadra
Oued Meskiana
Oued
Ksel
Morsott
Kouif
I
Batna
N
Khenchela
Tébessa
U
Biskra
T
LÉGENDE
Ch. de fer à voie normale existant
" " de 1m existant
Elément de ch. de fer à porter à voie large MN
Ch. de fer minier à construire PQ
Profil en long de la ligne
existante du B.G.
Echelle de :
1 : 3.000.000 pour les longueurs
1 : 3.000 pour les hauteurs
872
756
780
731
25 m/m
20 m/m
19 m/m
630
600
541
25 m/m
144
95
67
Bône
Duvivier
Medjez-Sfa
Souk Ahras
O. Medjerda
Mdaouiouch
O. Keberit
Ouenza
Remontée :
- des wagons chargés de minerai 546m
- du matériel vide 1134m33
Rampes maxima 25 m/m
Pentes maxima 25 m/m
Longueur totale de la ligne 198 km.
A. VASSET.

ANNEXE N° 2

Décret de concession de la mine d'Ouenza à M. Pascal du 20 mai 1901.

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

Vu la demande présentée le 27 fév. 1899, par M. Pascal (François-Régis) et régularisée le 25 mai suivant à l'effet d'obtenir la concession des mines de fer, cuivre, plomb, zinc et autres métaux connexes situées au lieu dit « Djebel-Ouenza » commune mixte de Morsott, arrondissement et département de Constantine, ensemble sa pétition complémentaire du 2 août 1900;

Les plans en triple expédition et autres pièces fournis à l'appui de la dite demande;

L'avis au public du Préfet en date du 6 juill. 1899;

Les numéros du *Journal Officiel* des 12 août, 12 sept. et du *Réveil de Souk-Ahras*, des 9 août et 13 sept. 1899, dans lesquels le dit avis a été inséré, ensemble les certificats d'affiche et de publications;

Les rapport et avis des ingénieurs des mines en date des 20 sept., 10 nov. 1900, ensemble les projets de décret et de cahier des charges y annexés;

L'avis du Préfet de Constantine en date du 19 nov. 1900;

L'avis du Conseil de gouvernement de l'Algérie du 14 déc. 1900;

L'avis du Gouverneur général de l'Algérie du 23 janv. 1901;

L'avis du Conseil général des mines du 1er mars 1901;

Vu la loi du 21 avr. 1810, modifiée par les lois du 9 mai 1866 et du 27 juill. 1880;

Le décret du 18 nov. 1810;

Le décret du 6 mai 1911, modifié par le décret du 11 fév. 1874;

Le décret du 3 janv. 1813;

La loi du 27 avr. 1838 et l'ordonnance du 23 mai 1841;

L'ordonance du 26 mars 1843, modifiée par le décret du 25 sept. 1882;

Le décret du 23 oct. 1852;

La loi du 16 juin 1851;

Le décret du 18 août 1897;

Le Conseil d'État entendu;

Décrète :

Art. premier. — Il est fait concession à M. Pascal (François-Régis), des mines de fer, cuivre et autres métaux connexes comprise dans les limites ci-après définies, commune mixte de Morsott, arrondissement de Constantine, département de Constantine.

Art. 2. — Cette concession, qui prendra le nom de concession d'Ouenza est limitée, conformément au plan annexé au présent décret.

Art. 3. — La présente concession ne s'applique pas aux minerais de fer en filons ou en couches, ou d'alluvion qui peuvent être exploités comme minières et restent à la disposition des propriétaires des dites minières dans les termes et conditions des art. 57, 58, 68, 69, 70 de la loi du 21 avr. 1810, modifiée par les lois du 9 mai 1866 et du 27 juill. 1880.

Art. 4. — Il n'est rien préjugé au sujet des gîtes de tout minerai étranger aux minerais de fer, cuivre et autres métaux connexes qui peuvent exister dans l'étendue de la concession d'Ouenza.

La concession de ces gîtes de minerai pourra être ultérieurement accordée, s'il y a lieu, dans les formes ordinaires soit au concessionnaire des mines d'Ouenza, soit à une autre personne.

Art. 5. — Les droits attribués aux propriétaires de la surface par les art. 6 et 42 de la loi du 21 avr. 1810, modifiée par la loi du 27 juill. 1880 sur le produit des mines concédées, sont réglés à une redevance annuelle de dix centimes (0 fr. 10) par hectare de terrain compris dans la concession.

Art. 6. — Le concessionnaire se conformera aux dispositions du cahier des charges annexé au présent décret, et qui est considéré comme en faisant partie essentielle.

Art. 7. — Si le concessionnaire veut renoncer à la totalité ou à une partie de la concession, il s'adressera, par voie de pétition, au Préfet, six mois au moins avant l'époque à laquelle il aurait l'intention d'abandonner les travaux de ses mines, et il joindra à la dite pétition :

1° Le plan et l'état descriptif des exploitations;

2° Un certificat du conservateur des hypothèques, constatant

qu'il n'existe point d'inscriptions hypothécaires sur la concession, ou, dans le cas contraire, un état de celles qui pourraient avoir été prises, en y joignant la mainlevée de ces inscriptions, au moins pour la portion du gîte à laquelle il entend renoncer.

Lorsque ces pièces auront été fournies, la pétition sera publiée et affichée pendant deux mois dans les lieux et suivant les formes déterminées par les art. 23 et 24 de la loi du 24 avr. 1810, modifiée par la loi du 27 juill. 1880, pour les demandes en concession de mines.

Les oppositions, s'il s'en présente, seront reçues et notifiées dans les formes déterminées par l'art. 26 de la même loi.

La renonciation ne sera valable que lorsqu'elle aura été acceptée, s'il y a lieu, par un décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 8. — Le concessionnaire est autorisé à disposer des minerais provenant de tous travaux antérieurs au présent décret.

Art. 9. — Le présent décret sera publié et affiché, aux frais du concessionnaire, dans la commune sur laquelle s'étend la concession.

Art. 10. — Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré, par extrait, au *Bulletin des lois* et au *Bulletin Officiel* du gouvernement général de l'Algérie.

Fait à Paris, le 20 mai 1901.

Émile LOUBET.

Par le Président de la République,

Le Ministre des Travaux publics,

Pierre BAUDIN.

ANNEXE N° 3

Acte sous-seing privé du 1er juin 1900

Entre

1° François Pascal, propriétaire,

d'une part,

2° et un groupe financier formé sous la dénomination de *Société Africaine de Mines*, représenté par M. Louis Rolland-Chevillon, qui déclare avoir reçu pleins pouvoirs pour agir pour son compte et en son nom, demeurant à Marseille, 34, rue Montgrand.

François Pascal charge Rolland-Chevillon, ès-qualités, de former une Société.

pour exploiter la concession de sa mine du *Mesloula*,

poursuivre les demandes en concession de ses mines du *Ouasta* et du *Ouenza*,

et les exploiter quand leurs concessions auront été obtenues.

Dans ce but, M. Pascal apporte au groupe financier « Société Africaine de Mines », ses mines du Ouasta, du Ouenza et du Mesloula, avec tous ses droits et libres de toutes charges et redevances.

Cela aux conditions suivantes :

I. — 2.500.000 francs ainsi répartis :

500.000 francs pour Mesloula,

500.000 francs pour Ouasta,

1.500.000 francs pour Ouenza.

II. — Il sera en outre attribué à M. Pascal 50 % des bénéfices nets de chaque mine, après déduction de la réserve légale de 5 % d'intérêts aux actions ou au capital de 10 % au Conseil d'administration ou gérants.

Surplus des bénéfices attribué au groupe financier de M. Rolland-Chevillon.

Pour permettre sans retard la continuation des travaux entre-

pris par M. François Pascal et d'arriver rapidement à l'exploitation de la concession de Mesloula, le groupe représenté par M. Rolland-Chevillon, fait dès à présent une ouverture de crédit de 200.000 francs.

Il est convenu que pour le faciliter, le groupe financier « Société Africaine de Mines » pourra à sa convenance commencer par former une Société pour l'exploitation de la concession de la mine de Mesloula, et apporter, ensuite, à cette Société, en augmentant le capital, les concessions des mines du *Ouasta* et du *Ouenza* au fur et à mesure qu'elles auront été concédées.

M. Pascal fait toutes facilités au groupe de M. Rolland-Chevillon pour le paiement de la somme globale de 2.500.000 francs.

Au moment de la constitution de la Société anonyme et définitive pour l'exploitation du *Mesloula*, il sera remis à M. Pascal :

1/2 de son apport en actions,

l'autre 1/2 lui sera comptée en espèces, au fur et à mesure des versements sur les actions de capital.

Pour les mines du *Ouasta* et du *Ouenza*, les apports de Pascal lui seront remis en totalité en actions, au fur et à mesure de l'augmentation du capital, nécessité par l'exploitation des concessions de ces deux mines par la Société primitive, ainsi qu'il a été dit ci-dessus.

Pascal fera partie statutairement du Conseil d'administration, qui sera constitué pour l'exploitation des dites mines.

Pour l'exécution des présents accords et pour en éviter l'enregistrement, M. Pascal donnera son pouvoir pur et simple à M. Rolland-Chevillon ès-qualités.

ANNEXE N° 4

Contrat entre MM. Rolland et Roubaud et M. Carbonel du 15 septembre 1901.

Par les présentes :

MM. L. Rolland et J. Roubaud, demeurant à Marseille, 18, rue Grignan, représentant le groupe de la « Société Africaine des Mines » et cessionnaires de M. Pascal, de la mine de l'Ouenza, commune mixte de Souk-Ahras, département de Constantine, suivant acte sous-seing privé du 1er juin 1900. La dite mine de l'Ouenza concédée par décret du 20 mai 1901.

Donnent tous pouvoirs à M. Abel-Eugène Carbonel, ingénieur des arts et manufactures, demeurant à Paris, 15, rue Pasquier.

D'amodier jusqu'à épuisement ladite mine à une Société, moyennant une redevance de un franc vingt-cinq centimes par tonne de mille kilogrammes de minerai de fer et de manganèse consommée sur place ou exportée de la concession.

Cette Société devra être fondée par des consommateurs de minerai de fer et de manganèse pouvant consommer sur place ou exporter annuellement 500.000 tonnes.

La redevance annuelle minimum sera de 200.000 (deux cent mille francs) la première année de l'exploitation du chemin de fer à créer, de 300.000 (trois cent mille) francs la deuxième année, de 400.000 (quatre cent mille) francs, la troisième année, de 500.000 (cinq cent mille) francs les années suivantes.

Si le tonnage consommé ou exporté depuis l'origine de l'exploitation n'avait pas à la fin de chaque année produit les redevances annuelles ci-dessus indiquées, la Société serait tenue de payer la différence.

Il y aura, à toute époque, compensation entre les excédents et les déficits de redevances.

La liquidation et le paiement des redevances exigibles auront lieu dans le mois qui suivra la fin de chaque semestre.

Le droit à la redevance sera représenté par 125 (cent vingt-cinq) obligations au porteur donnant chacune droit au paiement, au siège de la Société, au cent vingt-cinquième exigible, de la redevance annuelle.

La Société amodiataire jouira d'une pleine liberté d'exploitation, dans les limites du décret de concession de la mine, et ce, en conformité avec les accords ci-dessus.

Elle supportera tous les frais. A l'épuisement de la mine, elle continuera à être propriétaire de toutes les installations.

En prévenant les soussignés après dix-huit ans d'exploitation, la Société aura le droit de résilier à la fin de la vingtième année le présent contrat.

Si, d'ici au 1er Avril 1902, M. Carbonel n'avait pas formé une Société préliminaire d'études, composée de consommateurs de minerai de fer pouvant participer à la Société d'exploitation, le présent mandat serait annulé.

Cette Société préliminaire d'études effectuera à ses frais, sur la concession, les travaux qu'elle jugera nécessaires après s'être mise d'accord avec les soussignés.

Fait en autant d'originaux que de parties intéressées.

Marseille le 15 septembre 1901,

Lu et approuvé :
Signé : ROLLAND

Lu et approuvé :
Signé : ROUBAUD.

Lu et approuvé :
Signé : CARBONEL.

ANNEXE N° 4 *bis*

Lettre de MM. Rolland et Roubaud à M. Carbonel.

ROLLAND, ROUBAUD ET Cie,

Marseille, le 29 *Mars* 1902.

Monsieur CARBONEL,

Recommandée. 15, *rue Pasquier, Paris.*

Monsieur,

En réponse à vos lettres du 28 courant, recommandées, et de 'extrait sous-seing privé de l'enregistrement de la Société d'Études que vous avez cru pouvoir former, nous avons l'honneur de vous prier de vous reporter aux lettres recommandées que nous vous avons précédemment écrites et principalement à la lettre du 27 janvier dernier.

Attendu que vous n'avez nullement rempli les conditions du mandat que nous vous avons confié par acte du 15 septembre 1901; attendu, d'autre part, que nous ne saurions reconnaître la Société que vous avez constituée en dehors de nos conditions verbales et de nos conditions écrites, nous avons l'honneur de vous informer que nous protestons contre les actes que vous avez passés, et nous vous informons par cette lettre recommandée qu'à dater du 1er Avril le mandat que nous vous avons donné tombant à expiration, nous reprenons entièrement notre liberté d'action.

Nous avons l'honneur de vous saluer.

L. ROLLAND. — J. ROUBAUD.

ANNEXE N° 5

CONVENTION I

Amodiation du canton Djebel-Ouenza de la forêt domaniale des Ouleb-Sidi-Yahia-ben-Thaleb, renfermant les minières du Djebel-Ouenza.

CONVENTION (1)

Entre les soussignés :

M. Jonnart, Gouverneur général de l'Algérie, agissant en vertu des pouvoirs dont il est investi en cette qualité et sous réserve de l'approbation des présentes par un décret rendu en Conseil d'État *(modification résultant de l'art.* 5 *de la Convention complémentaire du* 29 *janvier* 1906*).*

d'une part;

M. Eugène Schneider, Président de la Société d'études de l'Ouenza, et M. Abel Carbonel, gérant de la même Société, tous deux élisant domicile à Paris, 15, rue Pasquier, et sous réserve de l'approbation des présentes par la Société d'études de l'Ouenza dans le délai de trois mois au plus tard,

d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Article premier. — L'État cède à bail à la Société d'études de l'Ouenza qui accepte, la jouissance du canton Djebel-Ouenza de la forêt domaniale des Ouled-Sidi-Yahia-ben-Thaleb, avec la faculté d'exploiter les minières de fer qui s'y trouvent.

La location comprend en outre :

Le droit de chasse;

(1) Modifiée et complétée par la Convention complémentaire du 29 janv. 1906, la lettre du 8 juin 1906 et les paragraphes 1, 2 et 3 de la lettre du 27 mars 1908.

Le produit des carrières de toute nature ouvertes ou à ouvrir sous réserve du droit des tiers;

L'exploitation des bois et des menus produits;

Le pâturage;

L'exploitation des bois et le pâturage feront l'objet d'un règlement établi par le conservateur des eaux et forêts et approuvés par le Gouverneur général dans l'année qui suivra l'approbation du présent contrat.

Ce règlement fixera les conditions d'exploitation et les tarifs des redevances à verser à l'État. Les titres de recouvrement des délivrances seront établis en la forme ordinaire par le Service des eaux et forêts et transmis au Service des domaines chargé de l'encaissement.

Au cas où la Société n'accepterait pas ces conditions et ces redevances, la colonie pourrait disposer de ces produits en faveur des tiers.

Les arbres à abattre sur l'emprise des chemins, places de dépôt, bâtiments et toutes occupations du sol nécessitées par l'exploitation de la minière seront dénombrés par le Service des eaux et forêts et payés par la Société d'après les tarifs fixés par le règlement prévu ci-dessus.

Sont expressément réservés les droits d'usage au bois et au pâturage reconnus aux indigènes par l'arrêté du Gouverneur général du 27 février 1893, homologuant les opérations du sénatus-consulte dans la tribu des Ouled-Sidi-Yahia-ben-Thaleb.

Le régime forestier et les règlements qui en découlent continueront à être appliqués au canton amodié.

Le locataire sera tenu de respecter jusqu'à leur terme normal les baux et autorisations d'occupations temporaires qui auraient déjà été consentis par l'État pour des terrains compris dans l'intérieur de la propriété.

Art. 2. — Le canton Djebel-Ouenza, d'une contenance approximative de 6.569 hectares, est limité comme suit :

Au nord par l'Oued-Mellègue;

A l'ouest. au sud et à l'est par les bornes 100, 622, 622 *bis*, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639 et 460 du sénatus-consulte.

Art. 3. — Le locataire se conformera, pour l'exploitation des minerais de fer, aux dispositions de la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880.

L'exportation des minerais de fer devra avoir lieu par le port de Bône.

Art. 4. — L'exploitation de la minière devra être conduite suivant les règles de l'art : le locataire devra éviter les travaux susceptibles d'être une cause de gaspillage du gîte, dans le présent, ou de ruine dans l'avenir.

Art. 5. — Le droit d'exploiter la minière est accordé sans garantie d'aucune sorte.

Aucun recours ne pourra être exercé par le locataire contre l'État ni contre l'Algérie à raison soit des dommages que la mine de fer et cuivre d'Ouenza, concédée par décret du 20 mai 1901 pourrait lui causer, soit de l'application de l'art. 70 de la loi du 21 avr. 1810 modifiée par la loi du 27 juill. 1880, si cette application était décrétée en faveur du concessionnaire de la mine.

Si l'application de l'art. 70 était décrétée, le locataire recevrait les indemnités accordées par les tribunaux pour dépossession de la minière. Par contre, il continuerait à payer à l'Algérie la redevance fixée à l'art. 11 de la présente convention, le montant des redevances ainsi payées ne pouvant toutefois dépasser, en aucun cas, le montant des indemnités fixées par les tribunaux, étant entendu que cette réserve ne s'applique qu'à la partie de la minière qui serait englobée dans la mine.

Le locataire est tenu de garantir l'Algérie et l'État en principal et en frais contre toute action que des tiers, et, notamment, le concessionnaire de la mine de l'Ouenza intenteraient à l'Algérie à l'occasion soit de la jouissance de la propriété, soit de l'exploitation des minerais.

Art. 6. — L'Algérie se réserve le droit de disposer, à l'intérieur de la propriété, après avoir entendu le locataire, des terrains qui seraient nécessaires à l'établissement de routes, chemins, marchés, conduites d'eau, écoles ou gendarmeries et, plus généralement, pour la construction d'édifices ou l'exécution de travaux destinés à des usages publics.

Les dépendances du domaine public ne sont pas comprises dans la location.

Il est en outre fait réserve, comme n'étant pas compris dans le bail, des objets d'art antiques ou d'architecture, des trésors, médailles et monnaies anciennes, armes, qui pourraient être découverts au cours des travaux d'exploitation.

En cas de découverte de cette nature, le locataire devra, sous peine de dommages-intérêts, en informer immédiatement l'autorité administrative, en la personne du receveur des domaines de Bône.

La redevance due à l'État à titre de propriétaire du sol par le

concessionnaire de la mine de l'Ouenza continuera à être perçue par le domaine de l'État.

Art. 7. — La durée de la location est fixée à soixante années à courir de la date de l'approbation de la présente convention. Le bail sera résilié de plein droit en cas d'épuisement de la minière. La minière sera considérée comme épuisée lorsque l'exploitation cessera d'être rémunératrice.

Art. 8. — Le locataire aura le droit, à toute époque, à l'expiration de la vingt-cinquième année à partir de l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza, de renoncer simultanément au bail de la propriété de l'Ouenza et à la concession des deux emplacements visés sous les nº 1ᵒˢ et 2º de l'art premier de la convention relative aux concessions d'emplacements dans le port de Bône.

L'Algérie devrat être prévenue une année à l'avance.

Art. 9. — Si le locataire ne se conformait pas aux clauses de la présente convention, sauf en cas de force majeure dûment constatée, ou s'il apportait un retard de plus de six mois dans le payement des redevances prévues à l'art. 11, l'Administration aura la faculté de prononcer la résiliation du bail, sans autre mise en demeure, sauf recours au Conseil d'État.

La résiliation sera prononcée par un arrêté du Gouverneur général, sur le rapport du Préfet, après avis des services des eaux et forêts et des domaines, un mois après que le locataire aura été appelé à fournir, par écrit, ses moyens de défense. L'arrêté prononçant la résiliation sera notifié au locataire par une simple lettre recommandée à la poste, aux frais du destinataire. A partir de ce moment, le locataire se trouvera dessaisi de tous ses droits, tant sur la propriété que relativement à l'exploitation de la minière, et ces droits feront aussitôt retour à l'Administration qui poursuivra à nouveau la location dans les conditions fixées à l'art. 10.

Le pourvoi au Conseil d'État est suspensif de ce dessaisissement.

La résiliation ne pourra, en aucun cas, donner lieu contre l'Administration à une action soit en indemnités ou dommages-intérêts, soit en restitution des redevances perçues.

La résiliation n'exonérera pas le locataire des sommes dont, à un titre quelconque, il se trouvera débiteur au jour où ladite résiliation lui aura été notifiée comme il est dit au paragraphe 2 du présent article. Le recouvrement de ces sommes sera poursuivi par toutes les voies de droit.

Art. 10. — Dans le cas où la résiliation serait prononcée en vertu de l'article précédent, il serait pourvu à l'exécution des engagements contractés par le locataire au moyen d'une adjudication que l'on ouvrirait sur une mise à prix des installations faites, des ouvrages exécutés et des matériaux approvisionnés. Le nouveau locataire serait soumis aux mêmes obligations que le premier et celui-ci recevrait de lui le prix que l'adjudication aurait fixé.

Si l'adjudication ouverte n'amenait aucun résultat, une seconde adjudication serait tentée sur les mêmes bases après un délai de trois mois. Cette fois les soumissions pourraient être inférieures à la mise à prix.

Si cette seconde tentative restait sans résultat, le locataire serait définitivement déchu de ses droits ; les installations faites et les ouvrages exécutés appartiendraient à l'Algérie.

Dans le cas où la résiliation serait prononcée pour inexécution des clauses de l'art. 21 de la présente convention, ou dans le cas où elle résulterait de l'épuisement de la minière, il n'y aurait pas lieu à adjudication.

Art. 11. — Le locataire payera à l'Algérie une redevance de soixante-quinze (0 fr. 75) par tonne de minerai de fer de minière expédiée hors de la propriété jusqu'à concurrence de 600.000 tonnes par an, de cinquante centimes (0 fr. 50) par tonne pour les quatre cent mille suivantes et de quarante centimes (0 fr. 40) pour le surplus annuel, sans que la somme payée annuellement puisse être inférieure à 650.000 francs, sauf les exceptions ci-dessous :

Jusqu'au 1er janvier de la deuxième année qui suivra celle où le chemin de fer aura été ouvert à l'exploitation, la redevance, aux taux indiqués ci-dessus, correspondra aux quantités de minerais réellement expédiées.

A partir de cette date, les minima de redevance seront fixés comme suit :

150.000 francs pour la première année qui suivra ;

300.000 francs pour la deuxième année qui suivra ;

450.000 francs pour la troisième année qui suivra ;

650.000 francs pour chacune des années qui suivront.

Lorsque le locataire aura payé à l'Algérie un total de redevances s'élevant à quinze millions, le minimum d'extraction sera réduit à cent cinquante mille tonnes.

Si le locataire n'exporte pas, dans une année, le tonnage correspondant à la redevance minima à laquelle il est tenu pour cette année, il récupérera, dans les années ultérieures, sur l'exportation dépassant le tonnage correspondant à la redevance minima, les

quantités pour lesquelles il aura payé la redevance par anticipation, sans qu'en aucun cas il puisse être en retard de plus de trois millions de tonnes sur l'exportation correspondant au minima de redevance auquel il est tenu.

Art, 12. — Dans le courant des mois de janv., avr., juill., et oct. de chaque année, le locataire adressera au conservateur des eaux et forêts à Constantine, en double minute, un extrait du registre des expéditions faites pendant le trimestre précédent. Cet extrait sera certifié exact et sincère par le locataire.

Le conservateur, après vérification des quantités expédiées, fera établir en la forme ordinaire et sur les bases déterminées par l'article précédent le titre de recouvrement de la redevance trimestrielle et le soumettra à l'approbation du Préfet. Le titre de recouvrement sera transmis ensuite au Service des Domaines chargé d'assurer l'encaissement au titre des « Produits du domaine forestier ».

Le titre de recouvrement, approuvé par le Préfet, sera notifié au locataire, au domicile élu par lui, et par simple lettre recommandée à la poste, aux frais du destinataire, par le receveur des domaines de Bône.

Dans la quinzaine qui suivra cette notification, le locataire devra verser à la Caisse dudit receveur des domaines le montant de la somme fixée par le titre de recouvrement.

A défaut par lui d'opérer ce versement, les sommes dues produiront intérêt de 5 % par an, à partir de l'expiration du délai de quinze jours francs, après la date de la remise à la poste de la lettre de notification.

Dans le cas où le locataire négligerait de produire les renseignements nécessaires pour la détermination de la somme à payer par lui à l'État, cette somme sera fixée d'office par un arrêté du Préfet au vu des rapports des Services des Eaux et Forêts et des Domaines.

Art. 13. — Le locataire tient à jour :

1° Les plans et coupes des travaux;

2° Un plan coté de la surface telle qu'elle existait avant l'ouverture des chantiers, établi sur papier transparent qui puisse se superposer à celui des travaux d'exploitation;

3° Un registre d'avancement pour constater les circonstances de l'exploitation dont il peut être utile de garder le souvenir;

4° Un registre de contrôle journalier et nominatif des ouvriers avec indication de leur nationalité et de leur salaire;

5° Un registre des extractions quotidiennes faisant connaître

les quantités produites et un registre des expéditions quotidiennes indiquant le nombre de tonnes expédiées hors du périmètre de la propriété.

Les registres seront, avant tout usage, et sans frais, cotés et paraphés sur tous leurs feuillets par le juge de paix.

Ces plans et registres seront dressés et tenus conformément aux instructions données par le Préfet. Ils seront communiqués, sans déplacement, aux Ingénieurs des Mines et aux agents sous leurs ordres, toutes les fois que ceux-ci en feront la demande. Les Ingénieurs viseront les registres lors de leurs tournées.

Les observations que les Ingénieurs auraient à adresser seront consignées sur le registre d'avancement.

Les registres des extractions et des expéditions quotidiennes seront communiqués sans déplacement aux agents des Services des Eaux et Forêts et des Domaines, toutes les fois qu'ils en feront la demande. Chaque communication sera constatée sur les registres par le visa de l'agent qui l'aura requise.

Dans le cas où l'Administration jugerait utile de faire contrôler d'une manière permanente les quantités extraites ou expédiées, elle pourrait nommer un surveillant rétribué par elle, lequel aurait le droit de se faire représenter tous les registres dont il vient d'être question et de faire sur les chantiers toutes constatations utiles.

Art. 14. — Une expédition des plans, dûment signée et certifiée par le locataire, est remise à l'Ingénieur des Mines de la circonscription. Elle est échangée, à la demande de l'ingénieur, et au moins une fois par an, contre une autre expédition dûment complétée.

Art. 15. — Peuvent, à la diligence du Préfet, après mise en demeure restée sans résultat, être exécutés d'office aux frais du locataire, les plans qui ne seraient pas tenus conformément aux prescriptions réglementaires ou dont les Ingénieurs des Mines auraient reconnu l'inexactitude.

Art. 16. — Outre la déclaration des quantités, prévue à l'art, 12 et adressée au Conservateur des Eaux et Forêts, le locataire transmet au Préfet, dans les formes et aux époques qui lui sont indiquées, les renseignements statistiques concernant le nombre, la nationalité, les salaires et les conditions d'emploi des ouvriers, la quantité de combustibles consommée et toutes autres matières sur lesquelles l'administration jugerait utile d'être renseignée.

Art. 17. — Le locataire sera tenu d'employer une proportion d'ouvriers français, ou sujets français, au moins égale à 25 % et

une proportion de 60 % d'employés ou contremaîtres français ou sujets français.

Art. 18. — Le locataire sera tenu, en outre, pendant la durée du bail, de toutes les servitudes, charges de police ou de salubrité publique qui peuvent ou pourront grever les immeubles occupés par lui.

Art. 19. — A l'expiration du bail, et par le seul fait de cette expiration, ou dans le cas de renonciation prévue à l'art. 8, l'Algérie, reprendra immédiatement la jouissance de la propriété. Quant aux installations de toute nature, bâtiments, outillage fixe et mobile, matériel, etc... établis par le locataire, sur les terrains ayant fait l'objet du bail, l'Algérie aura le droit, soit de les acheter en totalité ou en partie, à dire d'experts, soit de prescrire leur enlèvement dans le délai d'un an à partir de la fin du bail ou à partir de la renonciation.

La valeur des objets repris sera payée au locataire dans les six mois qui suivront soit l'expiration du bail, soit la renonciation.

Art. 20. — Le bail venant à prendre fin pour quelque cause que ce soit, le locataire devra, sous peine de dommages-intérêts, enlever du périmètre des terrains loués, avant le dernier jour du bail ou avant la date fixée pour le délaissement de l'immeuble, les minerais de minière extraits, lesquels seront réputés expédiés et devront supporter la redevance proportionnelle fixée par la convention.

Faute par lui d'opérer l'enlèvement dans les délais précités, les minerais appartiendront de plein droit à l'État (Algérie) sans indemnité. Il en sera de même en ce qui concerne tous autres matériaux et produits, extraits ou récoltés par la Société et non enlevés dans les dits délais *(Addition résultant de l'art.* 4 *de la Convention complémentaire du* 21 *janvier* 1906*)*.

Art. 21. — Dans le délai de six mois à partir de la date à laquelle les conventions relatives à la location de la propriété de l'Ouenza, à la concession d'un emplacement dans le port de Bône et à la concession du chemin de fer Bône-Ouenza auront été approuvées, la Société d'études sera tenue de se substituer, pour la location de la propriété domaniale et la concession d'un emplacement dans le port de Bône, une Société anonyme organisée conformément à la loi française et dont la durée sera au moins égale à celle de la location et de la concession.

Lorsque cette substitution aura été approuvée par le Gouverneur général, la Société d'études de l'Ouenza sera dégagée de toute responsabilité pour l'avenir, à l'égard de l'État et de l'Algé-

rie, relativement à la location et à la concession de l'emplacement

Le Président et la majorité des membres du Conseil d'adminis. tration de la Société devront être Français.

Si la Société ne pouvait être constituée dans le délai de six mois ci-dessus, la résiliation et la déchéance s'appliqueraient de plein droit à la location et aux concessions ayant fait l'objet des trois conventions indiquées au début de cet article.

Art. 22. — Le capital-actions de la Société, créé en vertu de l'art. 21, sera d'au moins quatre millions de fancs. *(Quatre millions six cent mille francs d'après la lettre du* 27 *mars* 1908) (1).

L'acte constitutif de la Société ne pourra, pour le capital initial, créer sous aucune forme des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent. Il pourra être créé des parts de bénéfice.

Art. 23. — Comme garantie de ses engagements, le locataire versera aux caisses du Trésor, avant toute prise de possession et au plus tard dans les six mois du jour où l'amodiation aura été définitivement consentie, une somme de 500.000 francs en titres de l'État français ou en obligations algériennes dont les coupons lui seront remis à l'échéance.

Le cautionnement serait acquis à l'Algérie si la résiliation était prononcée pour un motif autre que l'épuisement de la minière.

Art. 24. — Toute cession partielle ou totale du droit au bail, tout changement de locataire ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'un décret rendu en Conseil d'État sur la proposition du Gouverneur général.

L'inobservation de cette formalité entraînerait la nullité de la cession et pourrait donner lieu à résiliation du bail.

Art. 25. — *(Supprimé à la suite de la lettre du* 8 *juin* 1906 *de la Société d'études de Ouenza).*

Lu et approuvé :
Paris, le 26 juin 1905,
Signé : SCHNEIDER.

Lu et approuvé :
Paris, le 12 juillet 1905
Signé : JONNART.

Lu et approuvé :
Paris, le 26 juin 1905,
Signé : A. CARBONEL.

(1) Cinq millions d'après l'article 2 de l'arrangement du 9 avr. 1908.

ANNEXE N° 6

CONVENTION II

Concession d'un chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza avec prolongement sur le Bou-Kadra.

CONVENTION (1)

Entre les soussignés :

M. Jonnart, Gouverneur général de l'Algérie, agissant en vertu des pouvoirs dont il est investi en cette qualité, et sous réserve de l'approbation des présentes par les Délégations financières, le Conseil supérieur et les pouvoirs compétents,

d'une part;

Et M. Eugène Schneider, Président de la Société d'études de l'Ouenza, et M. Abel-Eugène Carbonel, gérant de la même Société, tous deux élisant domicile, 15, rue Pasquier, à Paris, et sous réserve de l'approbation des présentes par la Société d'études de l'Ouenza dans le délai de trois mois au plus tard.

d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Article premier. — Le Gouverneur général, au nom de l'Algérie, concède à la Société d'études de l'Ouenza qui accepte :

1° Un chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza passant près de Bou-Hadjar, d'Aïen-Guettar, et empruntant éventuellement sous réserve d'approbation de S. A. le bey de Tunis le territoire tunisien le long de la frontière algérienne, entre Bou-Hadjar et la route de Souk-Ahras à Gardimaou;

(1) Modifiée par le paragraphe 4 de la lettre du 27 mars 1908, et par l'avenant du 20 oct. 1909.

2° Le prolongement dudit chemin de fer jusqu'au Djebel-bou-Kadra.

La Société s'engage à exécuter le chemin de fer ci-dessus désigné et son prolongement jusqu'à Bou-Kadra à ses frais, risques et périls, en se conformant pour la construction et l'exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Dans le délai de six mois à partir de la date à laquelle la présente convention et celles relatives à la location de la propriété domaniale du Djebel-Ouenza et à la concession d'un emplacement dans le port de Bône auront été approuvées par une loi, la Société d'études de l'Ouenza s'engage à constituer, pour la construction et l'exploitation du chemin de fer, une Société anonyme organisée conformément à la loi française, dont la durée sera au moins égale à celle de la concession.

Le Président et les membres du Conseil d'administration de cette Société devront être Français.

Si la Société ne pouvait être constituée dans le délai indiqué ci-dessus, la déchéance pourrait être prononcée; elle entraînerait de plein droit la résiliation du bail de la propriété domaniale du Djebel-Ouenza et la déchéance de la concession d'un emplacement dans le port de Bône.

Art. 3. — Lorsque la substitution de cette Société à la Société d'études de l'Ouenza aura été approuvée par M. le Gouverneur général, la Société d'études sera dégagée de toute responsabilité, pour le passé comme pour l'avenir, à l'égard de l'Algérie, relativement à la concession du chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza avec prolongement sur le Bou-Kadra.

Art. 4. — Le capital-actions de la Société créée en exécution de l'art. 3 ci-dessus sera d'au moins dix millions (10). *(Quatorze millions d'après la lettre du 27 mars 1908, et quinze millions d'après l'avenant du 20 octobre 1909).*

L'acte constitutif de cette Société ne pourra, pour le capital initial, créer, sous aucune forme, des actions libérées ou à libérer autrementqu'en argent. *Il pourra être créé des parts de bénéfices (supprimé par l'avenant du 20 octobre 1909).*

Art. 5. — Toute cession partielle ou totale de la concession de chemin de fer, toute fusion des concessions ou des administrations, tout changement de concessionnaire ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'un décret rendu en Conseil d'État, sur l'avis conforme du Gouverneur général.

L'inobservation de cette formalité entraînerait la nullité de l'opération et pourrait donner lieu à déchéance.

Art. 6. — Six mois après l'ouverture de la ligne au transport des minerais de fer, la Compagnie pourra être tenue, par le Gouverneur général, d'établir un service public de voyageurs et de marchandises autres que les minerais de fer.

Dans ce cas, il y aura par jour un train transportant des voyageurs dans chaque sens. Il pourra y avoir deux trains si le Gouverneur général le juge nécessaire, dès que la recette kilométrique due aux transports autres que ceux des minerais aura atteint 5.000 francs. Tous les trains pourront être mixtes.

Art. 7. — Si le concessionnaire ne se conformait pas aux clauses de la présente convention et du cahier des charges annexé, le Gouverneur général aurait le droit de prononcer la déchéance.

Art. 8. — Comme garantie de ses engagements, la Société d'études de l'Ouenza sera tenue, dans le délai fixé à l'art. 2, de verser à la caisse du Trésor algérien une somme de 400.000 francs en titres de l'État français ou en obligations algériennes dont les coupons lui seront remis à l'échéance.

Sur ces 400.000 francs, 300.000 francs seront remboursés dès que les travaux exécutés pour la construction du chemin de fer représenteront une dépense de cinq millions. Les 100.000 francs restant demeureront affectés, pendant la durée de la concession, à la garantie de l'exploitation du chemin de fer.

Le cautionnement serait acquis à l'Algérie si la déchéance était prononcée.

Art. 9. — La présente convention n'est passible que du droit fixe de un franc cinquante centimes.

Paris, le 25 juin 1905,

Lu et approuvé :
Signé : SCHNEIDER.

Lu et approuvé :
Signé : E. CARBONEL.

Paris, le 12 juillet 1905,

Lu et approuvé :
Signé : JONNART

CAHIER DES CHARGES (1)

TITRE PREMIER. — **Tracé et construction**

Article premier. — Le chemin de fer partira de la partie orientale du nouveau port de Bône pour aboutir au Djebel-Bou-Kadra (commune mixte de Morsott) en passant près de Bou-Hadjar, à l'Est d'Aïn-Guettar et par la forêt domaniale du Djebel-Ouenza.

Art. 2. — La Compagnie devra soumettre à M. le Gouverneur général les projets d'exécution du chemin de fer dans le délai de six mois, à partir de la date à laquelle la concession aura été accordée.

Elle devra entreprendre, dans un délai de six mois à partir de la date d'approbation des projets, la construction de la section de Bône au Djebel-Ouenza, la poursuivre sans interruption et la terminer, sauf les cas de force majeure dûment constatés, de façon à commencer l'exploitation de la ligne ferrée dans le délai de trois ans à dater de leur commencement. La Compagnie concessionnaire ne sera tenue de commencer les travaux de construction de la section du Djebel-Ouenza au Djebel-Bou-Kadra que sur la réquisition de M. le Gouverneur général de l'Algérie.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances qu'avec l'autorisation de l'Administration supérieure; à cet effet les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du Gouverneur général, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du Gouverneur général, l'autre demeurera entre les mains de l'Administration.

Avant comme pendant l'exécution, la Compagnie aura la fa-

(1) Modifié par l'avenant du 20 oct. 1909 et par la lettre de la Société d'études du 1er mars 1910.

culté de proposer aux projets approuvés, les modifications qu'elle jugera utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'Administration supérieure.

Art. 4. — La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production du projet d'ensemble comprenant pour la ligne entière ou pour chaque section de ligne :

1° Un extrait de la carte au 1/220.000e;

2° Un plan général à l'échelle de 1 /10.000e;

3° Un profil en long à l'échelle de 1/5.000e pour les longueurs et de 1/1.000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour niveau de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

1° Les distances kilométriques du chemin de fer comptées à partir de son origine;

2° La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

3° La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

4° Un certain nombre de profils en travers, à l'échelle de 0 m. 05 par mètre, y compris le profil type de la voie à l'échelle de 0 m 02 par mètre;

5° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eaux et des voies de communication traversés par le chemin de fer, les passages soit à niveau, soit en dessous, soit en dessus de la voie ferrée, devront être indiqués tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis ou concédés pour une double voie. Les terrassements, les souterrains et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée

entre les bords extérieurs des rails, sera de un mètre quatre-vingt centimètres (1 m. 80).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de cinquante centimètres (0 m. 50) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus de ballast une banquette de quarante centimètres (0 m. 40) de largeur.

L'épaisseur de la couche de ballast sera de trente-cinq centimètres (0 m. 35), au moins, et les talus en seront réglés à 45 degrés

La Compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront déterminées par l'Administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la Compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à cent mètres (100 mètres).

Une partie droite de quarante mètres (40 mètres) au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire,

La maximum de l'inclinaison des pentes et des rampes est fixé à vingt-cinq millimètres par mètre (0 m. 025).

Une partie horizontale de cent mètres au moins (100 mètres) devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'Administration supérieure.

Art. 9. — En vue de l'établissement d'un service public de voyageurs et de marchandises, le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront déterminés par le Gouverneur général, la Compagnie entendue, sans que ce nombre puisse excéder neuf, y compris les stations extrêmes.

Des arrêts sans installations spéciales pourront, à toute époque, être établis partout où le Gouverneur général le jugera nécessaire, la Compagnie entendue.

La Compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'Administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle d'un cinq centième indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure ainsi que la distribution de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle d'un centième par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — Les croisements à niveau seront tolérés pour toutes les voies de communication publiques ou particulières.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'Administration en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à sept mètres (7 mètres) pour une route nationale et départementale, à cinq mètres (5 mètres) pour les chemins de grande communication et à quatre mètres (4 mètres) pour un chemin vicinal.

Pour les viad cs de forme cintrée, la hauteur au-dessus du sol de la route, le long des trottoirs, ne pourra être inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30), Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales, la hauteur sous poutres, au-dessus de sommet de la chaussée, sera de quatre mètres trente centimètres au moins (4 m. 30).

La largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres pour les sections à deux voies et d'au moins quatre mètres pour celles à une voie.

La hauteur de ces parapets sera fixée par l'Administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'Administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à sept mètres (7 m.) pour une route nationale ou départementale, à cinq mètres (5 m) pour le chemin de grande communication et à quatre mètres (4 m.) pour un chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres pour les sections à deux voies et d'au moins quatre mètres pour celles à une voie, et la distance verticale ménagée au-dessus

des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres, trente centimètres.

Art. 13. — Dans le cas où des routes, ou des chemins vicinaux ruraux ou particuliers seront traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de quarante-cinq degrés.

Les passages à niveau les plus fréquentés seront munis de barrières et de maisons de garde ou de guérites, lorsque cette mesure sera reconnue indispensable par l'Administration.

La forme, le type et le mode de manœuvre des barrières seront fixés par l'Administration sur la proposition de la Compagnie.

Art. 14. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des rampes ou pentes sur les routes modifiées ne pourra excéder cinq centimètres 0 m. 05) pour les routes et six centimètres (0 m. 06) pour les chemins vicinaux. L'Administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15. — La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement tant des eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, que de celles qui s'amasseraient dans les fossés ou chambres d'emprunt.

Les emprunts de terre seront régulièrement faits pour éviter toute stagnation des eaux; ils seront, autant que possible, disposés de manière à former des canaux de desséchement pour les parties basses des terrains qu'ils traverseront; les pentes seront dirigées vers les ravins ou voies naturelles d'écoulement avec une inclinaison suffisante.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins sept mètres entre les parapets, sur les sections à deux voies et quatre mètres sur celles à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'Administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0. m. 80).

Cependant il pourra ne pas être établi de parapets pour tous ces ouvrages où ces parapets présenteraient une longueur inférieure à quatre mètres (5 m.).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans

chaque cas particulier, par l'Administration suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'Administration le jugerait utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la Compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons.

L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté par l'État, le Département ou les Communes intéressées, après évaluation contradictoire des Ingénieurs de l'État et de la Compagnie.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer sur les sections à deux voies auront au moins sept mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails. La largeur des souterrains, pour les sections à une voie, sera de quatre mètres au moins; entre les pieds-droits au niveau des rails, la hauteur sous clef au-dessus des rails sera, au minimum de cinq mètres (5 m.). La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m). de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve aucune interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, la Compagnie prendra toutes les mesures nécessaires pour que la circulation n'éprouve aucune interruption ni gêne. Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les Ingénieurs de la localité, afin de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Cette mesure n'aura pas d'ailleurs pour effet de décharger la Compagnie de la responsabilité qui lui incombe et qui restera entière.

Un délai sera fixé par l'Administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Le Gouvernement se réserve d'autoriser, avec les précautions convenables, et le Compagnie entendue, les conduites d'eau et

canaux d'asséchement et d'écoulement qui devraient traverser les terrains affectés au chemin de fer ou à ses dépendances.

Art. 18. — La Compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les acqueducs ponceaux, ponts ou viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'Administration.

Sauf dérogations autorisées par M. le ministre des Travaux publics les matériaux nécessaires à la construction du chemin de fer concédé et le matériel d'exploitation de la compagnie concessionnaire devront être de provenance française ou algérienne (*Lettre de la Société d'études du* 1er *mars* 1910).

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails en acier sera au moins de trente kilogrammes le mètre courant.

L'espacement maximum des traverses sera de quatre-vingt-dix centimètres (0m. 90) d'axe en axe.

Art. 20. — Il ne sera pas établi de clôture ni de haie sauf dans les parties de la ligne où cette mesure serait indispensable, notamment dans la traverse ou dans le voisinage des lieux habités.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer ou de ses dépendances, pour la pose éventuelle d'une deuxième voie, pour l'assainissement des tranchées et remblais, la consolidation des terrains, la création de bassins et retenue, le captage et la conduite des eaux, et en général, pour l'exécution des travaux quels qu'ils soient, auxquels l'établissement, la sécurité, l'entretien et l'exploitation de la ligne pourront donner lieu seront achetés par la Compagnie de gré à gré ou par expropriation et payés par elle.

Toutefois, l'État abandonne à la Compagnie la jouissance gratuite, pendant la durée de la concession, des terrains domaniaux non affectés à une administration publique et qui seraient reconnus nécessaires au chemin de fer par M. le Gouverneur général. Toutefois, les terrains domaniaux utilisés pour les campements militaires qui seront traversés par la voie ferrée, devront être reconstitués aux frais du concessionnaire, dans des conditions équivalentes et avec la même contenance. Lorsque les terrains domaniaux reconnus nécessaires au chemin de fer se trou-

veront loués ou occupés par des tiers, le concessionnaire aura à sa charge les indemnités qui pourraient être dues à un titre quelconque aux locataires ou aux détenteurs.

Les terrains à occuper sur le terre-plein de la Seybouse à Bône font l'objet d'une convention spéciale.

L'approbation par M. le Gouverneur général des projets à lui présentés conformément aux articles 3 et 5 du présent cahier des charges, donnera à la Compagnie le droit d'occuper immédiatement tous les terrains domaniaux nécessaires à l'exécution de ces projets. La remise définitive lui en sera faite après la reconnaissance et le bornage qui seront exécutés comme il sera dit ci-après aux articles 28 et 29.

La Compagnie pourra obtenir dans les formes et aux conditions ordinaires sous réserve des droits des tiers, la concession des eaux des sources, puits, cours d'eau qui seraient utiles à son exploitation. Elle soumettra à l'approbation du Gouverneur général les projets des travaux nécessaires pour l'adduction de ces eaux et exécutera à ses frais les projets approuvés.

Les indemnités pour occupations temporaires ou pour détériorations de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux seront supportés et payés par la Compagnie.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration de ces lois et règlements.

Art. 23. — La Compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant des travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'Administration des Travaux publics déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine,

à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour le concessionnaire de la mine seront à la charge de la Compagnie.

Art. 25. — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la sol dité aient été remblayées ou consolidées.

L'Administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 26. — Supprimé.

Art. 27. — La Compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la Compagnie à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'Administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'Administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la Compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'Administration, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan, cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dres-

sée aux frais de la Compagnie et déposée dans les archives du Gouvernement général de l'Algérie.

Les terrains acquis par la Compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II. — **Entretien et exploitation**

Art. 30. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la Compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen des rôles que le Préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, mais seulement dans la partie de la ligne où cette mesure est indispensable,des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. — Les machines-locomotives à vapeur ou *électriques* au gré du concessionnaire seront construites sur de bons modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'Administration pour la mise en service de ces genres de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. Elles seront chauffées pendant la saison froide.

Il y en aura de deux classes au moins :

1° Celles de première classe seront couvertes, fermées à vitre et munies de banquettes rembourrées ;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

Les vitres pourront s'ouvrir et elles seront garnies de persiennes.

L'intérieur de chacun des compartiments de toutes classes contiendra l'indication du nombre des places de ce comparti ment.

L'Administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les locomotives, les voitures à voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chevaux ou des bestiaux, les plate-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

La Compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines-locomotives et tenders, s'il en est fait usage, voitures, wagons de toute espèce, plate-formes, composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des arrêtés du Gouverneur général, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration les règlements relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit aux deux paragraphes précédents seront obligatoires non seulement pour la Compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendront ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'Administration délégucra, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

Art. 34 *bis.* — Tous les agents commissionnés devront être Français ou sujets français. La proportion des agents ou ouvriers non commissionnés non Francais ou non sujets français ne pourra dépasser 25 %.

TITRE III. — **Durée, rachat et déchéance de la concession**

Art. 35. — La concession prendra fin à l'expiration de la soixantième année qui suivra celle de l'achèvement des travaux et de la mise en exploitation de la ligne ferrée.

Art. 36. — A l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, l'Algérie sera subrogée à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances. Elle entrera immédiatement en jouissance de tous leurs produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent quelle que soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les installations pour le sevice des eaux, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant dudit chemin de fer tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq années qui précéderont le terme de la concession, l'Algérie aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Algérie pourra reprendre tout ou partie de ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts.

La valeur des combustibles et approvisionnements repris sera payée à la Compagnie dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession.

Art. 37. — Remplacé par l'art. 2 (37) de l'avenant du 20 oct. 1909.

Art. 38. — Si la Compagnie ne remplissait pas les obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, M. le Gouverneur général aurait le droit de prononcer la déchéance.

Dans le cas où la déchéance serait prononcée, soit avant l'exécution complète des travaux de la voie ferrée, soit après leur achèvement, il serait pourvu tant à la continuation et à l'achèvement de ces travaux, s'il y avait lieu, qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie au moyen d'une adjudication que l'on ouvrirait sur une mise à prix des installations faites, des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation. La nouvelle Compagnie serait soumise aux clauses du présent cahier des charges et la Compagnie évincée recevrait d'elle le prix que l'adjudication aurait fixé.

Si l'adjudication ouverte n'amenait aucun résultat, une seconde adjudication serait tentée, sur les mêmes bases, après un délai de trois mois. Cette fois, les soumissions pourraient être inférieures à la mise à prix.

Si cette seconde tentative restait sans résultat, la Compagnie serait définitivement déchue de ses droits; les installations faites, les ouvrages exécutés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendrait définitivement à l'Algérie.

Dans le cas où ces travaux n'auraient pas été commencés dans le délai imparti, la Compagnie encourrait la déchéance pure et simple, sans qu'il y eût lieu à adjudication.

Art. 39. — Si, après que le service public des voyageurs et des marchandises autres que les minerais de fer aura été établi, l'exploitation du chemin de fer vient à n'être interrompue en totalité ou en partie, le Gouverneur général prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service du chemin de fer. Si, dans les six mois de l'interruption du service public, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en mesure de reprendre et de continuer l'exploitation, ou si elle ne l'a pas effectivement reprise dans le même délai de six mois, la déchéance pourra être prononcée et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Art. 40. — Les dispositions des deux articles qui précèdent (38 et 39) cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue dans le cas où la Compagnie n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatée.

TITRE IV. — **Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises**

Art. 41. — Pour le service des voyageurs et des marchandises (autres que le minerai de fer) que la Compagnie peut être tenue d'établir six mois après l'ouverture à l'exploitation, les taxes à percevoir pour les voyageurs et les marchandises (autres que le minerai de fer) seront à toute époque les mêmes que celles qui sont ou seront appliquées sur les lignes actuellement concédées à la Compagnie de Bône-Guelma en Algérie.

Les conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises seront celles qui sont stipulées dans le cahier des charges du réseau des chemins de fer Bône-Guelma annexé à la loi du 26 mars 1877, art. 41 à 52, sauf les modifications qui pourraient être adoptées par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie (Voir lesdits articles à la suite du présent cahier des charges).

Art. 42. — Remplacé par l'art. 2 (42) de l'avenant du 20 oct. 1909.

TITRE V. — **Stipulations relatives à divers services publics qui seraient imposés à la Compagnie en cas d'organisation d'un service régulier de voyageurs et de marchandises.**

Art. 43. — Au point de vue des transports militaires et de ceux des services publics, la Compagnie sera soumise aux mêmes obligations que celles qui incombent actuellement à l'exploitant des lignes actuellement concédées à la Compagnie du Bône-Guelma en Algérie (art. 53 à 57 du cahier des charges précité de la Compagnie B.-G.).

TITRE VI. — **Clauses diverses**

Art. 44. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient les lignes, objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer ni aucun frais pour la Compagnie.

Art. 45. — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où sont situés les chemins de fer, objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pou ra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 46. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les lignes concédées, ou qui pourraient être établies en prolongement des dites lignes.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer à l'occasion de leur établissement aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie

Les concessionnaires d'embranchements ou de prolongements auront la faculté, moyennant les tarifs généraux ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemins de fer objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements ou prolongements.

Dans ce cas, lesdites Compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles pour l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie de prolongement ou d'embranchement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans le cas où le concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les prolongements ou embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui se servira d'un matériel qui ne sera pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage ou la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares de la Compagnie concessionnaire, la redevance à payer à ladite Compagnie concessionnaire sera réglée, d'un commun accord, entre les deux concessionnaires intéressés et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdits concessionnaires, il sera statué par M. le Gouverneur général, les deux Compagnies entendues.

La Compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux concessionnaires de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le parcours des marchandises sur le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 %) du prix perçu par la Compagnie;

2° Si ce parcours excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 %

3° Si ce parcours excède deux cent kilomètres, vingt pour cent (20 %);

4° Si ce parcours excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 %);

Art. 47. — La Compagnie sera tenue de s'entendre avec les villes, les communes et les propriétaires de mines, d'usines ou carrières qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderaient un embranchement. A défaut d'accord, l'Administration statuera sur la demande, la Compagnie entendue

Ces embranchements seront construits aux frais des villes, communes et propriétaires de mines, usines ou carrières, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'Administration. La Compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'Administration pourra à toute époque prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'Administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de

soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La Compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer les établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

Le concessionnaire amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger et les ramènera au point de jonction avec la ligne principale.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, de six heures du soir à six heures du matin.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et de barrières des embranchements autorisés par l'Administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la Compagnie et les frais qui en résulteront seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'Administration la Compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ses lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le Préfet, pourra, sur la plainte de la Compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'Administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie serait en droit de répéter pour non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la Compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de dix-huit centimes (0 fr. 18) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, six centimes (0 fr. 06) par tonne

et par kilomètre en sus du premier lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opèrent aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie du chemin de fer consente à les opérer. Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un ıèglement arrêté par l'Administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Tout wagon envoyé par la Compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

Le surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La Compagnie sera en droit de refuser des chargements qui dépasseraient le maximum en raison des dimensions de ses wagons.

Le maximum sera revisé par l'Administration de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la Compagnie.

Par dérogation au paragraphe premier du présent article, il est stipulé que les exploitations de phosphates, utilisant actuellement pour leurs ransports de la ligne de Tébessa à Souk-Ahras, continueront à utiliser ladite ligne et ne pourront, sauf décision spéciale du Gouverneur Général, obtenir la faculté de l'embranchement sur la ligne de Bône au Djebel-Ouenza avec prolongement sur le Bou-Kadra.

Art. 48. — Dans le cas où la contribution foncière viendrait à être établie en Algérie, cette contribution serait établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en serait calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avr. 1803.

Dans le même cas, les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer, seraient assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourraient être soumis seraient, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la Compagnie.

Art. 49. — Les agents et gardes que la Compagnie établira soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances et qui seront agréés par l'Administration, auront qualité pour dresser procès-verbal sur

les crimes, délits et contraventions concernant la conservation de la voie ferrée et de ses dépendances.

Art. 50. — Il pourra être institué près de la Compagnie un ou plusieurs Commissaires chargés d'exercer une surveillance spéciale pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 51. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la Compagnie. Ces frais comprendront les traitements des Inspecteurs ou Commissaires dont il est question dans l'art. précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la Compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du Trésor public, une somme de cinquante francs par kilomètre de chemin de fer concédé. Le premier versement sera dû, sans fractionnement, du jour de la déclaration d'utilité publique, et il sera versé dans le mois qui suivra cette déclaration.

Dans ladite somme n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution du titre V, pour frais de contrôle du service télégraphique du concessionnaire par les agents de l'État.

Si la Compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le Préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 52. — La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris. Elle est tenue d'avoir à Bône un représentant accrédité auprès de l'Administration. Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la préfecture de la Seine ou au secrétariat de la préfecture de Constantine.

Art. 53. — Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'Administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le Conseil de préfecture de Constantine, sauf recours au Conseil d'État.

Paris, le 26 juin 1905,
Lu et approuvé,
Signé : SCHNEIDER,

Paris le 12 juillet 1905
Lu et approuvé :
Signé : JONNART,

Lu et approuvé,
Signé : E. CARBONEL.

ANNEXE N° 7

CONVENTION III

Convention relative à la concession de divers emplacements dans le port de Bône et ses annexes à la Société d'études de l'Ouenza, sous condition de rétrocession aux Sociétés qui lui seront substituées.

Entre les soussignés :

M. Jonnart, Gouverneur général de l'Algérie, agissant en vertu des pouvoirs dont il est investi en cette qualité et sous réserve de l'approbation des présentes par les délégations financières, le Conseil supérieur et les pouvoirs compétents,

d'une part;

M. Eugène Schneider, président de la Société d'études de l'Ouenza et M. Abel-Eugène Carbonel, gérant de la même société, tous deux élisant domicile, 15, rue Pasquier, à Paris, et sous réserve de l'approbation des présentes par la Société d'études de l'Ouenza dans le délai de trois mois au plus tard,

d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Article premier. — Emplacements concédés dans les limites du port de Bône et de ses annexes. — La Société d'études de l'Ouenza recevra la concession dans le port de Bône et ses annexes, des emplacements suivants à charge par elle de les rétrocéder : les deux premiers à la Société qui lui sera substituée pour la cession à bail du Djebel-Ouenza, et le dernier à la Société qui lui sera substituée pour la concession du chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza avec prolongement sur le Bou-Kadra;

1° Un emplacement situé au sud-est de la nouvelle darse et destiné à la construction d'un quai ou d'estacades et d'un terre-plein;

2° Un emplacement nécessaire à la construction d'une voie ferrée reliant lesdits quai ou estacades et terre-plein à la gare du chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza;

3° Un emplacement destiné à la construction d'une gare sur les terre-pleins à construire par la colonie à l'embouchure de la Seybouse et dont les limites seront dèfinitivement fixées à la suite d'une instruction spéciale.

Ces divers emplacements sont figurés par une teinte rose sur le plan joint à la présente convention.

Il est entendu que sur une longueur de cent cinq mètres au Sud-Ouest du terre-plein concédé par l'alinéa 1, l'Administration n'autorisera aucun dépôt et aucune manipulation de phosphates.

Art. 2. — Création du quai ou d'estacades au Sud-Est de la nouvelle darse. — Le concessionnaire sera autorisé à construire à ses frais dans la région indiquée par le plan sur une longueur comptée parallèlement à la jetée, de 600 mètres environ, allant du point B du plan annexé jusqu'à la jetée Babayaud, au Sud-Est de la nouvelle darse, entre la jetée et l'alignement unique figuré au plan, des quais ou estacades ou autres moyens d'embarquement et de débarquement du type qui lui conviendra.

Les travaux du concessionnaire devront être tels qu'ils n'empêcheront pas la Colonie d'établir ultérieurement un quai dont le profil en travers type, perpendiculaire à la jetée du Sud-Est, est joint à la présente convention.

Les projets de ces travaux devront être approuvés par le Gouverneur général avant tout commencement d'exécution, au point de vue seulement de la sécurité et de l'exécution du paragraphe 2 du présent article.

Dans le cas où le Gouverneur général demanderait au concessionnaire de modifier le type d'ouvrage qu'il proposerait pour exécuter un travail semblable au profil-type joint à la convention il y aurait lieu à traité spécial dont les clauses seraient arrêtées avant l'exécution des travaux.

Il est entendu d'ailleurs que, avant l'achèvement du terre-plein de la Seybouse, les fonds seront dragués par les soins de l'Administration à une profondeur de 9 mètres jusqu'à 6 mètres en arrière de la limite de l'emplacement concédé.

En outre, l'Administration devra fermer la passe actuelle du port dans un délai de deux ans à partir de la date approuvant les présentes.

Art. 3. — *Engins de manutention.* — Le concessionnaire sera autorisé à installer à ses frais, risques et périls, sur l'emplacement concédé dans la darse tous les appareils de transport et de chargement qu'il jugera utiles pour la manutention des minerais de fer ou autres matières provenant de la forêt domaniale du Djebel-Ouenza, ainsi que du charbon ou autres matières nécessaires à l'exploitation de la forêt, de la minière et du chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza.

Art. 4. — *Clôture et règlements de police et de voirie.* — Le concessionnaire aura la faculté de clore du côté de terre l'emplacement concédé au Sud-Est de la nouvelle darse.

A défaut par lui de profiter de cette faculté ou d'avoir établi et entretenu une clôture suffisante pour empêcher l'accès par les tiers de l'emplacement concédé, les réglements de police du port seront applicables sur le terre-plein et le concessionnaire sera tenu à l'observation de tous les réglements de police ou de voirie faits ou à faire pour y assurer la sécurité et le bon ordre.

*Art.*5. — *Utilisation de l'emplacement concédé dans la darse. — Redevances.* — Pendant la durée de la concession, le concessionnaire payera une redevance d'un franc (1 fr.) par an pour droit de location ou d'occupation de l'emplacement concédé dans la darse pour son usage, mais il lui sera interdit de le louer ou d'en disposer au bénéfice des tiers sans en avoir préalablement obtenu l'autorisation à des conditions à déterminer d'accord entre le Gouverneur général et lui.

Toute inobservation de cette dernière clause donnerait lieu de plein droit, au bénéfice de la Colonie, au payement par le concessionnaire, en plus de la redevance annuelle d'un franc, d'une location mensuelle de cinquante centimes (0,50), par mètre carré pour toute surface dont il aurait disposé en faveur d'un tiers (tout mois entamé comptant pour un mois entier) ou d'une redevance de cinquante centimes (0,50) par tonne pour toute matière manipulée ou transportée par lui dans les mêmes conditions.

Art. 6. — *Durée de la concession de l'emplacement dans la darse. — Reprise de l'emplacemcnt concédé dans la darse.* — La durée de la concession de cet emplacement sera la même que celle de la session à bail du Djebel-Ouenza fixée par l'article 7 de la convention relative à cette cession.

Dans tous les cas où en vertu de la convention visée ci-dessus la Colonie reprendrait le Djebel-Ouenza, elle reprendrait en même temps l'emplacement concédé dans la darse, dans les conditions de l'article 8 ci-dessous.

Art. 7. — *Interdiction de cession partielle ou totale.* — Toute cession partielle ou totale de la concession, tout changement de concessionnaire ne pourrait avoir lieu qu'en vertu d'un décret rendu en Conseil d'État, sur l'avis conforme du Gouverneur général.

L'inobservation de cette formalité entraînerait la nullité de la cession.

Le cessionnaire, s'il y a lieu, sera considéré comme ayant bénéficié de la concession dans des conditions donnant lieu à l'application du 2e paragraphe de l'article 5 ci-dessus.

L'inobservation de cette formalité pourrait aussi donner lieu à déchéance.

Art. 8. — *Reprises éventuelles à l'expiration de la convention.* — A l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, ou dans le cas de renonciation prévu à l'article 5 de la convention de cession à bail de l'Ouenza, l'Algérie reprendra immédiatement l'emplacement. Quant aux installations de toute nature, bâtiments, outillage fixe et mobile, matériel, etc, établis par le concessionnaire sur l'emplacement, l'Algérie aura le droit soit de les accepter en totalité ou en partie, à dire d'experts, soit de prescrire leur enlèvement dans le délai d'un an à partir de la fin de la concession ou à partir de la renonciation.

La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront soit l'expiration de la concession, soit la renonciation.

Art. 9. — *Voie ferrée entre la gare et l'emplacemeut concédé au Sud-Est de la darse.* — Le concessionnaire construira à ses frais, entre la gare et l'emplacement concédé au Sud-Est de la darse, la plate-forme et la superstructure de ses voies d'accès en réservant entre l'arête du mur de quai projeté par la Colonie en prolongement du quai à exécuter par le concessionnaire et son emprise, une longueur de soixante mètres (60) au moins, telle au surplus qu'elle est indiquée au plan, au Sud-Ouest, et cinquante mètres (50) au Nord-Est.

Les articles 4. 5, 6, 7 et 8 ci-dessus sont applicables à cette partie de la concession.

La plate-forme comprise entre la gare et l'emplacement concédé au Sud-Est de la darse ne pourra donner lieu à aucun remboursement, même si les travaux de remblai et de défense de cet ouvrage doivent être exécutés entièrement aux frais du concessionnaire avant la construction du quai par la Colonie.

Art. 10. — *Emplacement pour la gare.* — Une surface de six hectares (6 hect.) limitée par le boulevard en bordure du terre-plein, prise dans l'emplacement indiqué en rouge sur le terre-plein de la Seybouse et destinée à la gare des voyageurs, à la gare des marchandises, à des remises de locomotives, à la gare de triage des marchandises en provenance ou à destination de la mer, et à des petits ateliers, sera remise au concessionnaire du chemin de fer au plus tard trois mois après la fin de la construction du terre-plein et sa réception provisoire par les ingénieurs, à la condition que le projet de la gare aura été préalablement approuvé par le Gouverneur général.

Les surfaces supplémentaires que le concessionnaire demanderait, en outre de six hectares (6 hect.) ou celles qui seraient affectées par lui à d'autres services du chemin de fer qu'à ceux visés ci-dessus, donneraient lieu au payement d'une indemnité une fois payée de trois francs (3 fr.) par mètre carré. Elles ne pourront pas s'étendre en dehors de la surface teintée en rose sur le plan. Elles ne pourront être affectées qu'aux besoins du chemin de fer. Elles ne dépasseront pas quatre hectares (4 hect.) en sus des six hectares précités. Elles devront être désignées par le concessionnaire dans un délai maximum de six ans, à dater de l'ouverture du chemin de fer à l'exploitation.

Dans tous les cas, la limite des emprises du côté du boulevard en bordure du terre-plein sera formée par ledit boulevard. Elle ne pourra s'écarter dudit boulevard qu'autant que cela sera nécessité par les exigences du tracé de la voie ferrée.

A titre transitoire, et en supposant que le terre-plein de la Seybouse ne soit pas terminé assez tôt pour permettre l'installation de la gare dès que la minière du Djebel-Ouenza pourra être exploitée, le concessionnaire sera autorisé à assurer le transport des minerais à son quai par une voie provisoire qu'il construira à ses frais le long de la mer suivant un projet approuvé par le Gouverneur général et tenant compte des nécessités des chantiers de l'Administration.

Art. 11. — *Durée de la concession de l'emplacement de la gare.* — La concession du terre-plein à l'usage de gare ou d'annexes du chemin de fer expirera en même temps que la concession du chemin de fer même dont elle suivra généralement le sort en toutes circonstances.

Art. 11*bis.* — *Modifications éventuelles aux terre-pleins.* — Dans le cas où l'Administration modifierait le contour du terre-plein de la Seybouse, le concessionnaire renoncerait à toute ré-

clamation sous la condition de recevoir, à titre gratuit, une surface de six hectares comprise dans une bande de cent mètres de large longeant le boulevard extérieur.

Art. 12. — *Élection de domicile.* — Le concessionnaire sera tenu de faire élection de domicile à Bône, à défaut de quoi toute notification relative à la présente concession lui sera valablement faite à la Mairie de cette ville.

Art. 13. — *Enregistrement.* — La présente convention ne sera passible que d'un droit fixe d'enregistrement de un franc cinquante centimes.

Art. 14. — *Contestations.* — Les contestations qui pourraient s'élever entre le concessionnaire et l'Administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le Conseil de préfecture de Constantine, sauf recours en Conseil d'État.

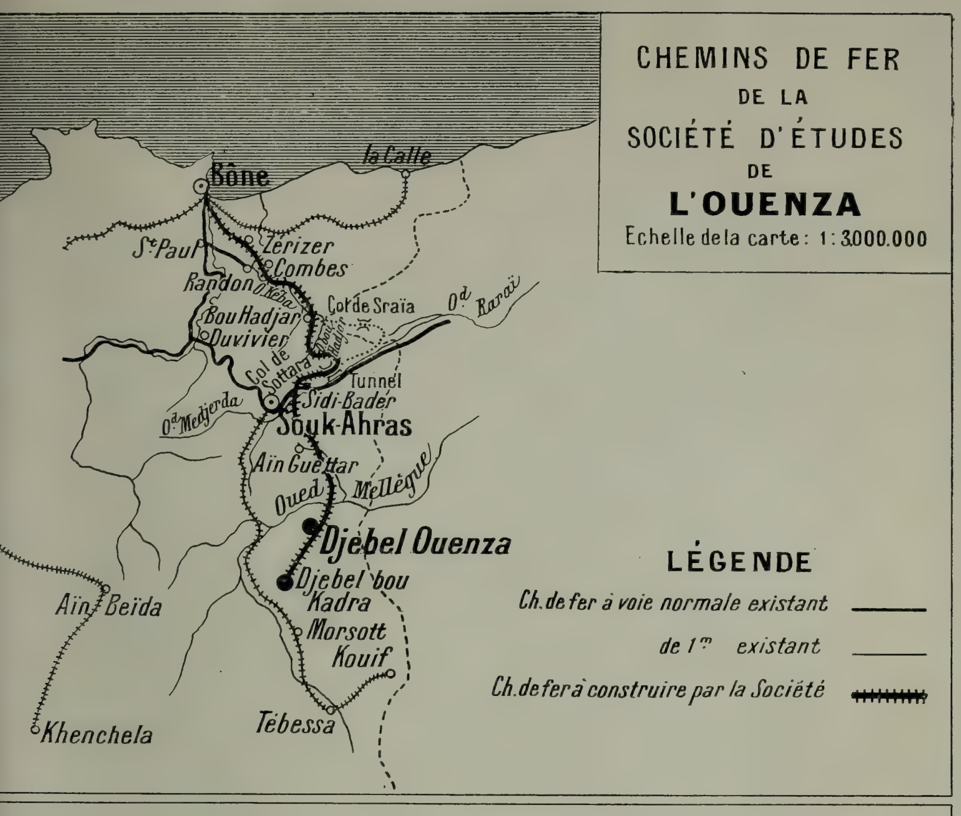
Paris, le 26 juin 1905.

Lu et approuvé :
Signé : SCHNEIDER

Paris, le 12 juillet 1905

Lu et approuvé :
Signé : JONNART.

Lu et approuvé :
Signé : E. CARBONEL.



Profil en long de la ligne
de la Société d'Etudes

OUENZA-BÔNE

ANNEXE N° 9

CONVENTION COMPLÉMENTAIRE DU 29 JANVIER 1906

Amodiation du canton Djebel-Ouenza de la forêt domaniale des Ouled-Sidi-Yahia-ben-Thaleb, renfermant les minières du Djebel-Ouenza.

Convention complémentaire du 29 *janvier* 1906

Entre les soussignés :

Monsieur Jonnart, Gouverneur général de l'Algérie, agissant en vertu d'un pouvoir dont il est investi en cette qualité et sous réserve de l'approbation des présentes par un décret rendu en Conseil d'État ;

d'une part;

Monsieur Eugène Schneider, Président de la Société d'études de l'Ouenza, et Monsieur Abel-Eugène Carbonel, gérant de la même société, tous deux élisant domicile à Paris, 15, rue Pasquier, et sous réserve de l'approbation des présentes par la Société d'études de l'Ouenza dans le délai de trois mois au plus tard,

d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Article premier. — Si dans un délai de cinq ans à compter de l'approbation de la présente convention la Société d'études de l'Ouenza n'a pas obtenu la concession du chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza, le bail du canton Djebel-Ouenza comprenant le droit d'exploiter les minières que renferme ce canton, sera résilié de plein droit. Dans ce cas, il sera fait application des dispositions des articles 19 et 20 de la convention du 26 juin-12 juillet 1905 complétés par l'article 4 ci-après et il sera procédé, en ce qui concerne le cautionnement, comme si la résiliation était motivée par l'épuisement de la minière.

Art. 2. — Avant que la Société ait obtenu la con·ession du chemin de fer, elle ne pourra exercer le droit de chasse et de pâturage, ouvrir ou exploiter des carrières et récolter des menus produits que sous les conditions et moyennant les redevances qui seront fixées par le Gouverneur général au vu de rapports des services des eaux et forêts et des domaines.

Au cas où la Société n'accepterait pas lesdites conditions et redevances, la Colonie pourrait disposer de ces droits et produits en faveur des tiers.

Art. 3. — L'Algérie se réserve le droit d'extraire gratuitement pendant toute la durée du bail dans les carrières ouvertes ou à ouvrir, les matériaux nécessaires à l'exécution des travaux prévus à l'article 6 de la convention du 26 juin-12 juillet 1905,

Art. 4. — Le deuxième paragraphe de l'article 20 de la convention du 26 juin-12 juillet 1905 est complété *in fine* par les mots : « Il en sera de même en ce qui concerne tous les autres matériaux et produits extraits ou récoltés par la Société et non enlevés dans lesdits délais ».

Art. 5. — Les mots « sous réserve de l'approbation des présentes par une loi » sont remplacés dans le préambule de la convention du 26 juin-12 juillet 1905 par les mots « sous réserve de l'approbation des présentes par un décret rendu en Conseil d'État ».

Paris, le 29 janvier 1906.

Lu et approuvé :
JONNART.

Lu et approuvé :
SCHNEIDER.

Lu et approuvé :
E. CARBONNEL.

ANNEXE N° 10

Extrait de la lettre adressée le 27 mars 1908 par la Société d'études de l'Ouenza à M. le Ministre de l'Agriculture.

Paris, le 27 mars 1908.

Monsieur le Ministre,

. . . .

. . . .

Mais, le Conseil d'État ayant exprimé le désir de nous voir reproduire dans un texte unique tous ceux de nos engagements qui n'intéressaient pas la Société concessionnaire, nous avons l'honneur de vous déclarer que :

1° Nous nous engageons à assurer, aux mêmes prix, clauses et conditions qu'aux usines du consortium, un tonnage maximum annuel de 120.000 tonnes aux usines françaises ne faisant pas partie dudit consortium. Il demeure, d'ailleurs, entendu que si la production de la minière ne s'élevait pas à 1 million 200.000 tonnes dans une année déterminée, la réduction que subiraient les usines faisant ou ne faisant pas partie du consortium serait proportionnelle sans aucun ordre de priorité;

2° Le capital de l'union sidérurgique à créer pour l'exploitation de la minière sera porté de quatre millions de francs (4.000.000 de francs) à quatre millions six cent mille francs (4.600.000 fr.) les six mille actions nouvelles à souscrire et libérer en numéraire étant mises à la disposition du gérant de la Société d'études pour être offertes à des souscripteurs de nationalité française.

3° Le nombre des administrateurs de l'Union sidérurgique sera porté de 15 à 18 et celui des administrateurs français de 8 à 11.

4° Le capital de la Société, qui sera constitué pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Bône-Ouenza, sera porté de douze millions à quatorze millions de francs, cent quinze mille actions (115.000) de cent francs (100 fr.) étant réservées aux actionnaires de l'Union sidérurgique proportionnellement à leur nombre d'actions dans cette dernière Société.

Veuillez agréer......

Signé : CARBONEL.

ANNEXE N° 11

Arrangement intervenu le 9 avril 1908 entre la Société d'études de l'Ouenza et la Société concessionnaire des mines d'Ouenza

Entre :

La Société d'études de l'Ouenza, ayant son siège social, 15, rue Pasquier, Paris,

d'une part;

Et la Société concessionnaire des mines d'Ouenza ayant son siège social, 24, rue de Mogador, Paris.

d'autre part;

Il a été arrêté ce qui suit :

Article premier. — Aux termes de l'article 21 de la convention passée entre la Société d'études de l'Ouenza et le Gouvernement général de l'Algérie les 26 juin-12 juillet 1905 pour l'amodiation des minières de fer du Djebel-Ouenza, il sera constitué par la Société d'études une société anonyme dite Société sidérurgique.

Art. 2. — Le capital de la Société sidérurgique à créer sera porté à la somme de cinq millions de francs, sur lesquels un million cinq cent mille francs seront réservés à la Société concessionnaire des mines d'Ouenza, laquelle aura, en outre, droit à trente pour cent des parts bénéficiaires attribuées tant aux membres de la Société d'études de l'Ouenza qu'aux souscripteurs du capital de cinq millions de francs. Les titres que la Société concessionnaire possèdera jouiront, en cas d'augmentation du capital, des mêmes droits que tous les autres.

En conséquence de cette souscription, la Société concessionnaire aura droit à quatre administrateurs agréés par la Société d'études, dont deux au moins Français.

Art. 3. — Il sera réservé également à la Société concessionnaire des mines d'Ouenza le droit de souscrire pour 1 million de francs dans l'émission des actions de la société du chemin de fer à créer.

Art. 4. — Par analogie avec le traité de consommation passé entre les usines sidérurgiques faisant partie de la Société d'études, 300.000 tonnes de minerais de fer et de manganèse seront mises annuellement à la disposition de la Société concessionnaire des mines d'Ouenza aux mêmes prix, clauses et conditions que les 1.080.000 tonnes attribuées aux usines du consortium de la Société d'études.

Art. 5. — La Société d'études prend en outre le même engagement jusqu'à concurrence de 120.000 tonnes par an, vis-à-vis des usines françaises ne faisant pas partie du consortium qui demanderaient à acheter du minerai de fer à la Société sidérurgique. Leur demande devrait alors contenir les mêmes engagements et obligations que ceux pris par les usines du consortium.

Art. 6. — Une fois l'ensemble de ces intérêts servi, le surplus de la production serait réservé aux usines du consortium jusqu'à concurrence de 30 % et à la Société concessionnaire des mines d'Ouenza jusqu'à concurrence de 10 %. Les 60 % restant seraient offerts à la consommation générale aux prix du cours.

Il est bien entendu que la remise à la Société concessionnaire des 300.000 tonnes prévues à l'article 4 viendraient « pari passu » avec le service des 1.080.000 tonnes réservées aux usines du consortium de la Société d'études et des 120.000 tonnes assurées aux usines françaises non participantes, de telle sorte que tant que la production sera inférieure à 1.500.000 tonnes, les trois groupes de preneurs subiront une réduction proportionnelle, sans que les usines de la Société d'études puissent invoquer aucun droit de préférence.

Art. 7. — La Société sidérurgique à créer rétrocédera à la Société concessionnaire des mines d'Ouenza, au prix de revient majoré d'un bénéfice industriel normal, les minerais de cuivre provenant du gisement concédé.

Art 8. — En échange de ces avantages, la Société concessionnaire des mines d'Ouenza amodiera à la Société sidérurgique à créer sa concession de mines de fer, cuivre et métaux connexe de l'Ouenza, pour une durée égale à l'amodiation de la minière, avec faculté de l'exploiter à sa convenance, sous réserve de la disposition qui précède au sujet du cuivre.

La Société concessionnaire devra rapporter le consentement de M. Pascal et de tous ayants-droit ou tout au moins, prendre vis-à-vis de la Société sidérurgique l'engagement de faire son affaire de toute réclamation de leur part.

Art. 9. — En conformité de la décision prise par la Section des travaux publics du Conseil d'État, dans le but d'éviter entre l'Algérie et la Société sidérurgique des difficultés analogues à celles que l'on a voulu supprimer entre les parties relativement aux inconvénients d'une délimitation éventuelle de la mine et de la minière, il est convenu forfaitairement que les minerais de mine et les minerais de minière seront considérés comme entrant, dans la production totale : les premiers, pour un dixième et les seconds pour neuf dixièmes; le forfait ne pouvant d'ailleurs pas réagir sur les redevances minima que la Société d'études de l'Ouenza s'est engagée à verser à l'Algérie pour l'amodiation de la minière.

Fait à Paris en double exemplaire, le neuf avril mil neuf cent huit.

Pour la Société concessionnaire des mines d'Ouenza :

L'administrateur délégué,

J. PORTALIS.

Pour la Société d'études :

Le Président :

SCHNEIDER.

Le Gérant,

E. CARBONEL.

ANNEXE N° 12

Décret du 10 avril 1908 concédant à la Société d'études de l'Ouenza un canton de la forêt domaniale des Ouled-Sidi-Yahia-ben-Thaleb.

Le Président de la République Française;
Sur le rapport du Ministre de l'Agriculture,
Vu la convention passée les 26 juin-12 juill. 1905 entre le Gouverneur général de l'Algérie, agissant au nom de l'Algérie, d'une part, et la Société d'études de l'Ouenza, représentée par M. Eugène Schneider et M. Abel-Eugène Carbonel d'autre part, pour l'amodiation à ladite société de la propriété domaniale dite « canton Djebel-Ouenza » de la forêt domaniale des Ouled-Sidi-Yahia-ben-Thaleb renfermant les minières du Djebel-Ouenza, avec faculté d'exploiter ces minières;
Vu la convention complémentaire, passée le 29 janv. 1906, entre les mêmes parties et concernant le même objet;
Vu la lettre du 8 juin 1906, par laquelle les représentants de la Société d'études de l'Ouenza déclarent accepter la suppression de l'article 25 de la convention des 26 juin-12 juill. 1905;
Vu la lettre au Ministre de l'Agriculture du représentant de la Société d'études en date du 27 mars 1908;
Vu l'avis du Conseil du Gouvernement de l'Algérie du 8 juillet 1904 et du 23 février 1906 ;
Vu l'avis des Délégations financières de l'Algérie du 26 mars 1904 et du 6 avril 1907;
Vu l'avis du Conseil supérieur de l'Algérie du 24 mai 1904;
Vu l'avis du Gouverneur général de l'Algérie;
Vu l'avis du Conseil d'administration des eaux et forêts du 8 mars 1906;
Vu l'avis du Ministre des Finances du 20 avr. 1906;
Vu l'avis du Ministre des Affaires étrangères du 22 nov. 1906;
Vu l'avis du Ministre des Travaux publics du 15 oct. 1907;

Vu les décrets du 10 déc. 1860 et du 23 août 1898 sur le gouvernement et la haute administration de l'Algérie;

Vu la loi du 19 décembre 1900;

Vu la loi forestière algérienne du 21 févr. 1903 et le décret du 26 juill. 1901 sur le fonctionnement du service des eaux et forêts en Algérie;

Vu les lois des 21 avr. 1810, 9 mai 1866, 27 juill. 1880 sur les mines ou minières rendues exécutoires en Algérie par la loi du 16 juin 1851 et par les décrets du 23 juin 1866 et du 21 avr. 1882;

Le Conseil d'État entendu :

Décrète :

Article premier. — Sont approuvées, sous la réserve spécifiée à l'art. 2 du décret, les conventions ci-dessus visées, passées les 26 juin-12 juill. 1905 et le 29 janv. 1906, entre le Gouverneur général de l'Algérie, agissant au nom de l'Algérie, d'une part, et la Société d'études de l'Ouenza, représentée par M. EugèneS chneider et M. Abel-Eugène Carbonel d'autre part, pour l'amodiation à ladite société du canton de Djebel-Ouenza, de la forêt domaniale des Ouled-Sidi-Yahia-ben-Thaleb (département de Constantine) avec faculté d'exploiter les minières que renferme ce canton.

Art. 2. — Il est pris acte des engagements contenus dans la lettre de la Société d'ètudes de l'Ouenza au Ministre de l'Agriculture en date du 27 mars 1908 et notamment de celui d'assurer aux usines françaises, qui ne font pas actuellement partie du consortium et qui y adhéreraient avant la constitution de la Société sidérurgique à créer, 120.000 tonnes de minerais par an, dans les mêmes conditions qu'aux autres usines du consortium.

Art. 3. — Le présent décret ne sera exécutoire que lorsque la Société d'études de l'Ouenza aura obtenu la concession du chemin de fer de Bône-Ouenza et des emplacements sollicités par elle dans le port de Bône.

Art. 4. — Les Ministres de l'Agriculture et des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 10 avril 1908.

Sjgné : A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :

Le Ministre de l'Agriculture,

Signé : RUAU.

Le Ministre des Finances

Signé : CAILLAUX.

ANNEXE N° 13

Lettre de la Société d'études de l'Ouenza à M. le Gouverneur général de l'Algérie. — Répartition à forfait entre la mine et la minière des minerais annuellement extraits du gisement de fer du Djebel-Ouenza.

SOCIÉTÉ D'ÉTUDES
DE
L'OUENZA

15, rue Pasquier
PARIS

Paris, le 15 avril 1908.

Monsieur le Gouverneur général,

Nous avons l'honneur de vous remettre copie de la convention passée entre la Société d'études de l'Ouenza et la société concessionnaire des mines d'Ouenza, en vue de l'amodiation de la mine du même nom à l'union sidérurgique qui exploitera les minières du canton du Djebel-Ouenza.

Ainsi que vous voudrez bien le remarquer, les deux Sociétés contractantes sont convenues d'accepter que, conformément aux vues de la section des travaux publics du Conseil d'État, et pour éviter les difficultés d'une délimitation, le minerai de mine et la minière seront considérés au regard de l'Algérie, comme entrant forfaitairement dans la production totale; le premier pour un dixième, le second pour neuf dixièmes, le forfait ne pouvant d'ailleurs pas réagir sur les redevances minima que la Société d'études de l'Ouenza s'est engagée à verser à l'Algérie pour l'amodiation de la minière.

Nous vous serions obligés de nous faire connaître si, comme nous n'en doutons pas, votre administration défère ainsi que nos deux sociétés à cet arbitrage.

Veuillez agréer, monsieur le Gouverneur général, les assurances de notre haute considération.

Le gérant de la Société d'études,
E. CARBONEL.

ANNEXE N° 14

Amodiation des minières situées dans le canton forestier du Djebel-Ouenza. — Acceptation au nom de l'Algérie d'une répartition forfaitaire, entre la mine et les minières des minerais de fer extraits annuellement.

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL
DE L'ALGÉRIE

Direction des Travaux publics
et des mines
n° 2856

Alger, le 25 avril 1908.

A Monsieur le Président de la Société d'études de l'Ouenza,
15, *rue Pasquier, Paris.*

Monsieur le Président,

Par une lettre du 15 avril, courant, vous m'aviez adressé la copie d'une convention passée, le 9 du même mois, entre votre Société et la Société concessionnaire des mines d'Ouenza. Suivant l'art. 8 de cette convention, la Société concessionnaire, se portant fort pour M. Pascal et pour tous autres ayants-droit, a pris l'engagement d'amodier à la Société anonyme que vous êtes tenu de vous substiuer pour l'exploitation des minières, et pour une durée égale à celle de l'amodiation de ces minières, la mine de fer, cuivre et métaux connexes, concédée à M. Pascal par un décret du 20 mai 1901.

D'autre part, aux termes de l'art. 9 de ladite convention, la Société concessionnaire et la vôtre, se référant aux vues de la section des Travaux publics du Conseil d'État et dans le but d'éviter les difficultés que présenterait une délimitation de la mine et de la minière ont résolu de considérer le minerai de mine et le minerai de minière comme entrant forfaitairement dans la production totale : le premier pour un dixième, le second pour neuf dixièmes,

ce forfait ne pouvant d'ailleurs pas réagir sur les redevances minima que la Société d'études de l'Ouenza s'est engagée à verser à la colonie pour l'amodiation des minières.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'accepte, au nom de l'Algérie, cette répartition forfaitaire que prévoyait l'arbitrage suggéré par la section des Travaux publics du Conseil d'État, pour régler définitivement les difficultés qui existaient entre la Société concessionnaire, d'une part, et votre Société et l'Algérie, d'autre part. Il est d'ailleurs bien entendu que la répartition s'opérera sur la production totale annuelle, l'année étant décomptée du 1er janv. au 31 déc. comme le comporte implicitement l'art. 11 de la convention passée entre votre Société et l'Algérie, les 26 juin-12 juillet 1905.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

JONNART.

ANNEXE N° 15

PROJET DE LOI (1)

Le Président de la République française,

Décrète :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté à la Chambre des Députés par le Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur, par le Ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes et par le Ministre des Finances, qui sont chargés d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion :

Article premier. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général :

1° L'établissement d'un chemin de fer, dans le département de Constantine, entre Bône et le Djebel-Ouenza, passant par ou près Combes, Bou-Hadjar et Aïn-Guettar;

2° Le prolongement éventuel dudit chemin de fer jusqu'au Djebel Bou-Kadra.

Art. 2. — Est approuvée,sous réserve des modifications stipulées dans la lettre adressée par la Société d'études au Ministre de l'Agriculture à la date du 27 mars 1908, la convention passée, les 26 juin-12 juill. 1905, entre le Gouverneur général de l'Algérie, d'une part, et la Société d'études de l'Ouenza, d'autre part, avec cahier des charges annexé à ladite convention, en vue de la concession à ladite société du chemin de fer visé à l'art. 1er ci-dessus, avec son prolongement éventuel jusqu'au Djebel-Bou-Kadra.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, les 26 juin-12 juill. 1905, entre le Gouverneur général de l'Algérie, agissant au nom de l'Algérie, d'une part, et la Société d'études de l'Ouenza, d'autre part, en vue de la concession à ladite Société de terrains domaniaux situés dans le port de Bône ou ses dépendances, tels qu'ils sont définis à l'art. premier et à l'art. 2 de ladite convention et au plan y annexé.

Art. 4. — Le compte-rendu détaillé des résultats de l'exploitation de la ligne de Bône au Djebel-Ouenza avec prolongement éventuel sur le Bou-Kadra sera remis tous les trois mois au Gouverne-

(1) Ch. des députés. Annexe au procès-verbal de la séance du 1er juin 1908, n° 1743.

ment général de l'Algérie, pour être inséré au *Journal officiel* de la République française.

Le modèle des documents à fournir sera arrêté par le Gouverneur général de l'Algérie.

Art. 5. — Des décrets rendus en Conseil d'État pourront approuver les modifications apportées au cahier des charges, d'accord entre le concessionnaire et la colonie, en ce qui concerne le type de la voie, des ouvrages, du matériel roulant et du mode de traction.

Art. 6. — Aucune émission d'obligations par la Société anonyme que les concessionnaires du chemin de fer devront former ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Gouverneur général de l'Algérie, après avis du Ministre des Finances. En aucun cas il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au double du capital-actions à réaliser par la Compagnie, sans que ledit capital-actions puisse être inférieur à la somme de 14 millions de francs.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que la moitié du capital-actions ait été versée et employée en achat de terrains ou travaux, en approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Les obligations, s'il en est émis, devront indiquer explicitement que le chemin de fer n'est l'objet d'aucune garantie de la part de l'État ni de la colonie.

Art. 7. — L'enregistrement des conventions et des cahiers des charges annexés à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de un franc cinquante centimes (1 fr. 50). Il en sera de même pour l'enregistrement des conventions relatives à l'amodiation du canton forestier du Djebel-Ouenza approuvées par le décret du 10 avr. 1908.

Fait à Paris, le 30 mai 1908.

Signé : A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil,
Ministre de l'Intérieur,
Signé : G. CLÉMENCEAU.

Le Ministre des Travaux publics,
Des postes et télégraphes,
Signé : Louis BARTHOU.

Le Ministre des Finances,
Signé : J. CAILLAUX.

ANNEXE N° 16

CABINET DU MINISTRE
des Travaux publics
des Postes et Télégraphes

—

PROJET DE LOI
relatif
à la concession
du chemin de fer
de l'Ouenza

—

Communication
d'un avenant

—

A Monsieur le Président de la Commission des Travaux publics, des Chemins de fer et des Voies de communication de la Chambre des Députés.

Paris, le 25 octobre 1909,

Monsieur le Président et cher collègue,

La Chambre des Députés a été saisie, par le Gouvernement, dans sa séance du 1er juin 1908, d'un projet de loi tendant à approuver les conventions passées, les 26 juin et 12 juill. 1905, entre l'Algérie et la Société d'études de l'Ouenza, et portant concession à cette Société, d'un chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza ainsi que de divers emplacements au port de Bône.

Ce projet de loi a fait l'objet d'un rapport favorable présenté au nom de la Commission des travaux publics par M. Germain Périer et déposé le 19 juin 1908.

Mais, postérieurement au dépôt de ce rapport, diverses critiques ont été formulées; soit au Parlement, soit dans la presse, contre certaines dispositions de la convention relative à la concession du chemin de fer.

Tout en estimant que ces dispositions, d'ailleurs acceptées par

la Commission des travaux publics, se justifiaient par la nature spéciale du chemin de fer concédé, M. le Gouverneur général de l'Algérie a été néanmoins conduit à rechercher la mesure dans laq elle il était possible de les modifier, afin de satisfaire aux objections présentées et de faciliter ainsi l'adoption du projet. M. Jonnart est entré, à cet effet, en négociations avec la Société d'études de l'Ouenza ; ces négociations ont abouti à la conclusion d'un avenant signé par les parties le 20 oct. 1909.

Cet avenant apporte aux contrats primitifs les modifications ci-après spécifiées :

CONVENTION

Art. 4. — La disposition finale de cet article, prévoyant qu'il pourra être créé par la Société des parts de bénéfices, est supprimée, de façon à replacer la Société d'études de l'Ouenza sous le régime du droit commun.

D'autre part, le premier paragraphe de l'art. 4 de la convention spécifiait que le capital-actions de la Société chargée de la construction et de l'exploitation du chemin de fer serait d'au moins dix millions de francs ; mais, par lettre du 27 mars 1908, la Société d'études avait déjà pris l'engagement de porter ce capital à 14 millions de francs. Des études récentes ont fait reconnaître la nécessité d'augmenter encore ce chiffre. L'avenant du 20 oct. 1909 élève, en conséquence, à 15 millions de francs, le minimum du capital-actions de la Société. Cette modification, qui tend à renforcer les garanties financières offertes par la Société, présente un réel intérêt et ne peut qu'être approuvée.

CAHIER DES CHARGES

Art. 37. — Cet article, relatif aux conditions de rachat du chemin de fer, prévoyait la possibilité de reviser à toute époque l'annuité de rachat, si, pour une année quelconque, le tonnage des transports de minerais de fer descendait au-dessous ou montait au-dessus, de la moyenne du tonnage transporté dans les cinq années ayant servi de base pour l'évaluation du prix de rachat.

L'avenant du 20 octobre 1909 restreint la portée de cette clause de revision au seul cas de diminution de tonnage; il résulte de cette modification que l'annuité de rachat pourra éventuellement être réduite, si postérieurement au rachat l'exploitation de la minière venait à être ralentie ou abandonnée, mais qu'elle ne pourra jamais être augmentée, même si cette exploitation prenait un développement plus actif. Sur ce point, encore, la modification consentie par la Société est pleinement avantageuse pour l'Algérie.

Art. 42. — Cet article restreignait le bénéfice des primes fermes, prévues par les tarifs spéciaux n°s 2 et 3 pour les minerais de fer, aux seuls expéditeurs ayant transporté sur Bône, dans le cours d'une même année, un tonnage total minimum de 200.000 tonnes par envois mensuels d'au moins 10.000 tonnes; ces tarifs n'étaient d'ailleurs applicables que par voie de détaxe.

L'avenant du 20 oct. 1909 supprime ces dispositions exceptionnelles, auxquelles on avait reproché notamment de présenter le caractère de traité particulier et de ne pouvoir profiter qu'aux gros expéditeurs; il étend l'application immédiate de ces mêmes prix fermes à tous les envois de minerais d'au moins 800 tonnes. Les tarifs ainsi modifiés ne donnent plus lieu à aucune critique; ils sont de nature à satisfaire, à la fois, aux intérêts de tous les expéditeurs et à ceux de la société exploitante.

D'autre part, l'avenant du 20 oct. 1909 fixe à 300 tonnes le tonnage des trains complets auxquels sera appliqué le tarif spécial n° 1 relatif au transport des minerais de fer; le cahier des char-

ges primitif prévoyait que ce tonnage serait ultérieurement déterminé par le Gouverneur général de l'Algérie, la compagnie entendue. Il est évidemment préférable de préciser immédiatement ce tonnage dans l'acte de concession du chemin de fer; le chiffre de 300 tonnes est, d'ailleurs, très acceptable.

Telles sont, sommairement résumées, les modifications que l'avenant du 20 oct. 1909 a pour objet d'apporter au contrat primitif. Le Gouvernement ne peut qu'en proposer l'approbation. Je ne doute point que la Commission des Travaux publics n'y donne elle-même sa pleine adhésion et ne consente à soumettre à la Chambre un rapport complémentaire tendant à le ratifier.

J'ai l'honneur de vous faire parvenir, à cet effet, deux copies conformes de l'avenant du 20 oct. 1909.

Comme conséquence de la conclusion de cet avenant, l'art. 2 du projet de loi doit être rectifié de manière à faire porter l'approbation législative à la fois sur la convention primitive les 26 juin-12 juill. 1905 et sur l'avenant modificatif du 20 oct. 1909. Des changements de même nature, et d'ordre purement matériel, doivent également être apportés aux art. 6 et 7 du même projet.

D'autre part, M. le Gouverneur général de l'Algérie m'a signalé l'opportunité d'effectuer une légère correction à l'art. 3 du projet, lequel article porte approbation de la convention passée avec la Société de l'Ouenza en vue de la concession de « terrains domaniaux » dans le port de Bône. M. Jonnart a rappelé que ces terrains n'étaient point, en totalité, la propriété privée de l'État, mais que certaines parcelles dépendaient du domaine public; dans ces conditions, il lui paraît préférable de substituer à l'expression restrictive « terrains domaniaux » celle plus générale de « divers emplacements ». Je ne puis qu'adhérer à cette rectification.

J'ai fait, en conséquence, établir un nouveau texte de projet de loi, qui devra être substitué au texte précédemment communiqué aux Chambres et annexé au rapport de la Commission des Travaux publics du 19 juin 1908; je vous transmets, sous ce pli, dans ce but, deux copies de ce texte.

Veuillez agréer, M. le Président et cher collègue, les assurances de ma haute considération.

Le Ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes,
Signé : A. MILLERAND.

ANNEXE N° 17

Avenant à la convention et au cahier des charges en date des 26 juin-12 juillet 1905.

L'an mil neuf cent neuf, le vingt octobre,

Entre les soussignés :

M. Jonnart, gouverneur général de l'Algérie, agissant en vertu des pouvoirs dont il est investi en cette qualité, et sous réserve de la ratification des présentes par le Parlement;

d'une part;

Et M. Eugène Schneider, président de la Société d'études de l'Ouenza, et M. Abel-Eugène Carbonel, gérant de la même Société, tous deux élisant domicile 15, rue Pasquier, à Paris, et sous réserve de l'approbation des présentes par la Société d'études dans le délai de trois mois au plus tard.

d'autre part.

Il a été convenu ce qui suit :

Article premier. — L'art. 4 de la convention en date des 26 juin-12 juill. 1905 portant concession à la Société d'études de l'Ouenza d'un chemin de fer de Bône au Djebel-Ouenza passant près de Bou-Hadjar, d'Aïn-Guettar et empruntant éventuellement le territoire tunisien, le long de la frontière algérienne entre Bou-Hadjar et la route de Souk-Ahras à Ghardimaou, avec prolongement jusqu'au Djebel-Bou-Kadra, est remplacé par la disposition suivante :

« Le capital-actions de la Société créée en exécution de l'art. 3 ci-dessus sera d'au moins quinze millions de francs (15.000.000 fr.).

« L'acte constitutif de cette Société ne pourra, pour le capital initial, créer, sous aucune forme, des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent. »

Art. — Les art. 37 et 42 du cahier des charges annexé à la convention des 26 juin-12 juill. 1905 précitée sont remplacés par les dispositions suivantes :

« *Art.* 37. — A toute époque, en fin d'exercice, après l'expiration de la trentième année qui suivra celle de l'achèvement des travaux, l'Algérie aura le droit de racheter le chemin de fer en prévenant la Compagnie une année à l'avance.

« Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat aura été notifié, en retranchant des recettes brutes, impôt déduit, les frais d'exploitation dans lesquels ne seront pas compris l'intérêt et l'amortissement de capital du premier établissement et des travaux complémentaires.

« On déduira le produit net des deux plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

« Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée chaque semestre à la Compagnie sous les réserves qui suivent, pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de l'année précédant la notification du rachat, sauf application de la réserve ci-après.

« Si, dans une année quelconque, postérieure au rachat, le tonnage des transports des minerais de fer descendait au-dessous de la moyenne du tonnage transporté dans les cinq années ayant servi de base pour l'élévation du prix de rachat, l'annuité de l'année suivante serait diminuée d'une somme égale au produit net correspondant à cette diminution de tonnage, ce produit net étant évalué à forfait à la moitié de la recette brute afférente à ce tonnage, calculée sur la base du tarif en vigueur au moment du rachat.

« Dans le cas de rachat prévu par le présent article, l'Algérie pourra, comme à l'expiration de la concession, reprendre, sur l'estimation qu'il en sera faite à dire d'experts, tout ou partie du matériel roulant ou des autres objets mobiliers énumérés au quatrième alinéa de l'article précédent.

« Le chemin de fer racheté sera tenu de continuer à transporter les minerais de fer au tarif en vigueur au moment du rachat.

« *Art.* 42. — La Compagnie, dès l'ouverture de l'exploitation, appliquera aux minerais de fer, lorsqu'elle fera elle-même la traction, les tarifs spéciaux ci-après :

« *Tarif spécial n*° 1. — Par wagons complets, à grande capacité, fournis par la Compagnie du chemin de fer et par expéditions d'au moins trois cents tonnes (300) :

« De 0 à 50 kilomètres, six centimes par tonne et par kilomètre ;

« De 51 à 100 kilomètres, quatre centimes par tonne et par kilomètre ;

« Au delà de 100 kilomètres, deux centimes par tonne et par kilomètre, non compris quarante centimes pour frais de gare au départ et à l'arrivée.

« Chargement et débarquement à la charge de l'expéditeur et du destinataire.

« *Tarif spécial* n° 2. — Par wagons complets, à grande capacité, du type admis par la Compagnie du chemin de fer et fournis par l'expéditeur, par expéditions d'au moins 800 tonnes.

« Prix à forfait, de l'Ouenza-gare à Bône-gare :

« Six francs par tonne, tous frais compris.

« Chargement et déchargement à la charge de l'expéditeur et du destinataire.

« *Tarif spécial n*° 3. — Par wagons complets, à grande capacité, du type admis par la Compagnie du chemin de fer et fournis par l'expéditeur, par expédition d'au moins 800 tonnes.

« Prix à forfait de Bou-Kadra-gare à Bône-gare :

« Six francs cinquante centimes par tonne tous frais compris.

« Chargement et déchargement à la charge de l'expéditeur et du destinataire. »

Paris, le 20 octobre 1909.

Lu et approuvé :
JONNART.

Lu et approuvé :
SCHNEIDER.

Lu et approuvé :
CARBONEL.

ANNEXE N° 18

SOCIÉTÉS D'ÉTUDES DE L'OUENZA
10, *Rue de la Pépinière.*

Paris, le 9 décembre 1909.

A Monsieur le Gouverneur général de l'Algérie.

Monsieur le Gouverneur général,

Comme conclusions de leur délibération au sujet du chemin de fer de Bône-Ouenza, les délégations financières ont adopté, à l'unanimité, dans leur session de mai 1909, les résolutions suicantes :

« 1° L'Algérie est prête à organiser en ce qui la concerne, à l'aide de ses Compagnies de chemin de fer voisines de la Tunisie, un stock de charbon (1) qui sera constamment renouvelé, pouvant être dirigé sur Bizerte au premier signal ;

« 2° L'Algérie est disposée à prêter son concours pour la construction des tronçons qui relieraient ses voies ferrées à celles de la Tunisie, et cela afin d'assurer, en cas de guerre, le facile transport des troupes. Mais il est bien entendu que ces lignes ne devraient jamais être des lignes de détournement de trafic au profit de la Tunisie ou de l'Algérie.

Notre Société d'études ayant promis son concours à l'Algérie pour la réalisation de ces dispositions utiles à la défense nationale, j'ai l'honneur de vous confirmer ces engagements ainsi que ceux que nous avons accepté de prendre par la suite, soit sur votre demande, soit sur celle de M. le Ministre des Travaux publics.

Ces engagements sont les suivants :

La Compagnie concessionnaire du chemin de fer Bône-Ouenza

(1) 50.000 tonnes.

sera tenue de prolonger jusqu'à Morsott la section du Djebel-Ouenza au Djebel-Bou-Kadra dans un délai de deux ans à partir de la signification qui lui en sera faite par le Gouverneur général de l'Algérie. Il est spécifié que ce prolongement ne pourra être utilisé pour le transport des marchandises qu'après autorisation du Gouverneur général et aux conditions qui seront fixées par cette autorisation, pour empêcher tout détournement par la ligne Morsott-Bou-Kadra-Ouenza-Bône du trafic présent ou futur de la ligne Tebessa-Souk-Ahras-Bône.

Dès l'ouverture de la ligne au service public, il y aura par jour deux trains transportant des voyageurs dans chaque sens, si le Gouverneur général le juge nécessaire. Il pourra y avoir trois trains, sous la même réserve, dès que la recette kilométrique due aux transports autres que ceux des minerais aura atteint 5.000 francs. Tous les trains pourront être mixtes.

La Compagnie concessionnaire entretiendra dans ses dépôts un stock minimum de charbon de 10.000 tonnes, constamment renouvelé pour être livré à l'État, au cours du jour, sur réquisition du Ministre de la Marine. Ce stock pourra être élevé, sur la demande du Gouverneur général, jusqu'au chiffre de 15.000 tonnes, lorsque le trafic total annuel de la ligne dépassera 1.500.000 tonnes.

Le concessionnaire versera chaque année à l'Algérie vingt pour cent (20 %) *des recettes brutes de toute nature réalisées sur la ligne de Bône au Djebel'Bou-Hadra, à l'exception des recettes afférentes au transport des minerais de fer expédiés des gares de l'Ouenza et de Bou-Hadra, aux conditions des tarifs spéciaux nos* 1, 2 *et* 3 *prévus par l'article* 42 *du cahier des charges* (2).

(2) Ce paragraphe est remplacé par la clause suivante contenue dans la lettre du 1er mars 1910 de la Société d'études (voir p. 133 du texte) : « Sur les recettes d'exploitation de la ligne de Bône-Ouenza et prolongements, la Compagnie concessionnaire prélèvera annuellement :

« 1° Toutes ses dépenses et charges d'administration et d'exploitation ;

« 2° La réserve légale ;

« 3° La charge du capital obligations ;

« 4° Un intérêt égal à dix pour cent du capital-actions.

« L'excédent sera partagé par moitié entre l'Algérie et la Société concessionnaire.

« A cet effet, un arrêté de M. le Gouverneur général de l'Algérie déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie justifiera :

« 1° Du montant des capitaux dépensés;

« 2° De ses recettes et dépenses. »

Pour l'application des tarifs 2 et 3 de cet art. 42, les wagons fournis par l'expéditeur seront du type admis par le Gouverneur général, la Compagnie concessionnaire entendue.

La « Société d'études de l'Ouenza » s'engage à verser à la caisse du Trésor algérien, avant la promulgation de la loi approuvant la convention soumise au Parlement, le cautionnement de quatre cent mille francs (400.000 fr.) prévu par l'art. 8 de cette convention.

Les engagements ci-dessus seront régulièrement renouvelés par la société anonyme que la « Société d'études de l'Ouenza » doit se substituer pour la construction et l'exploitation du chemin de fer (art. 2 de la convention des 26 juin-12 juill. 1905), avant que cette substitution puisse être approuvée.

Au cas où la Compagnie concessionnaire ne remplirait pas les engagements ci-dessus exposés, elle serait passible de la déchéance dans les conditions prévues à l'art. 38 du cahier des charges annexé à la convention des 26 juin-12 juill. 1905.

Veuillez agréer, Monsieur le Gouverneur général, l'assurance de notre haute considération.

Le Gérant de la « Société d'études de l'Ouenza »,
Signé : E. CARBONEL.

ANNEXE N° 19

PROJET DE LOI (1)

Article premier. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général :

1° L'établissement d'un chemin de fer dans le département de Constantine, entre Bône et le Djebel-Ouenza, passant par ou près Combes, Bou-Hadjar et Aïn-Guettar;

2° Le prolongement éventuel dudit chemin de fer jusqu'au Djebel-Bou-Kadra et Morsott.

Art. 2. — Est approuvée avec les modifications faisant l'objet de l'avenant du 20 oct. 1909 et des lettres de la Société en date du 9 déc. 1909 et 1er mars 1910, la convention passée, les 26 juin-12 juill. 1905, entre le Gouverneur général de l'Algérie, d'une part, et la Société d'études de l'Ouenza, d'autre part, avec cahier des charges annexé à ladite convention, en vue de la concession à ladite société du chemin de fer visé à l'art. premier ci-dessus, avec son prolongement éventuel jusqu'au Djebel-Bou-Kadra et Morsott *(Modifié à la suite de la lettre du 1er mars de la Société d'études).*

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, les 26 juin-12 juill. 1905, entre le Gouverneur général de l'Algérie, agissant au nom de l'Algérie, d'une part, et la Société d'études de l'Ouenza, d'autre part, en vue de la concession à ladite Société de *divers emplacements* situés dans le port de Bône ou ses dépendances, tels qu'ils sont définis à l'art. premier et à l'art. 2 de ladite convention et au plan y annexé.

Art. 4. — Le compte-rendu détaillé des résultats de l'exploitation de la ligne de Bône au Djebel-Ouenza avec prolongement éventuel sur le Bou-Kadra et Morsott sera remis tous les trois

(1) Ch. des députés. Annexe au procès-verbal de la séance du 10 déc. 1909.

mois au Gouvernement général de l'Algérie, pour être inséré au *Journal officiel* de la République française.

Le modèle des documents à fournir sera arrêté par le Gouverneur général de l'Algérie.

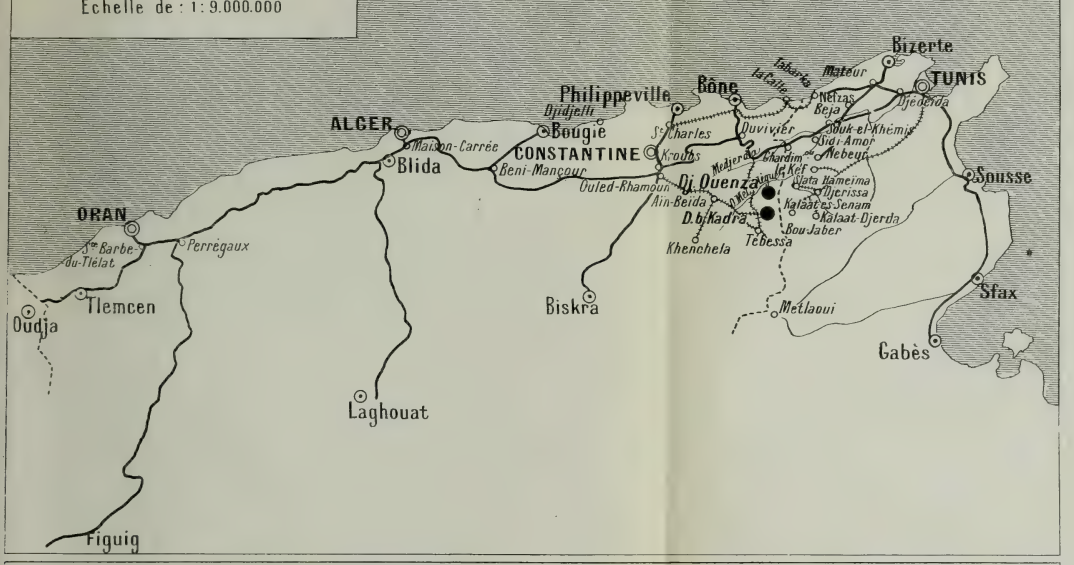
Art. 5. — Des décrets rendus en Conseil d'État pourront approuver les modifications apportées au cahier des charges d'abord entre le concessionnaire et la colonie, en ce qui concerne le type de la voie, des ouvrages, du matériel roulant et du mode de traction.

Art. 6. — Aucune émission d'obligations par la Société anonyme que les concessionnaires du chemin de fer devront former ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Gouverneur général de l'Algérie, après avis du Ministre des Finances. En aucun cas il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au double du capital-actions à réaliser par la Compagnie, sans que ledit capital-actions puisse être inférieur à la somme de 15 millions de francs.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que la moitié du capital-actions ait été versée et employée en achat de terrains ou travaux, en approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

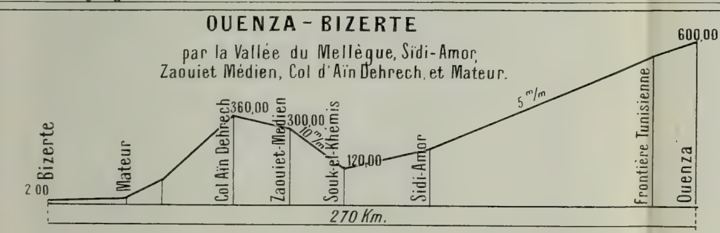
Les obligations, s'il en est émis, devront indiquer explicitement que le chemin de fer n'est l'objet d'aucune garantie de la part de l'État ni de la colonie.

Art. 7. — L'enregistrement des conventions, de l'avenant et des cahiers des charges annexés à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception d'un droit fixe de un franc cinquante centimes. Il en sera de même pour l'enregistrement des conventions relatives à l'amodiation du canton forestier du Djebel-Ouenza approuvées par le décret du 10 avril 1908.



OUENZA - BIZERTE

par la Vallée du Mellègue, Sidi-Amor, Zaouiet Médien, Col d'Aïn Dehrech, et Mateur.



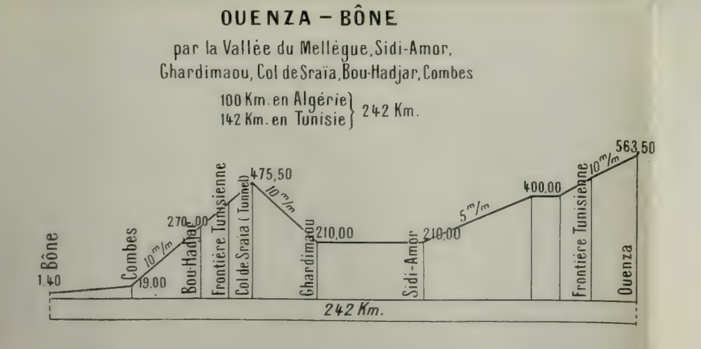
Remontée :

wagons chargés	*240 m*
du matériel vide	*838 m*
Rampes maxima	*10 m/m*
Pentes maxima	*10 m/m*

OUENZA - BÔNE

par la Vallée du Mellègue, Sidi-Amor, Ghardimaou, Col de Sraïa, Bou-Hadjar, Combes

100 Km. en Algérie }
142 Km. en Tunisie } 242 Km.



Remontée :

wagons chargés	*265 m 50*
du matériel vide	*827 m 20*
Rampes maxima	*10 m/m*
Pentes maxima	*10 m/m*

A. VASSE F.

ANNEXE N° 21

PROJET DE LOI

Art. 10 — Les mines sont propriété nationale.

A dater du jour de la promulgation de la présente loi, aucune concession ne pourra être consentie à des particuliers ou à des compagnies.

Les mines primitivement concédées font retour à la nation dans des conditions qui seront déterminées par une loi spéciale. La nation exploite son domaine minier dans les conditions ci-après :

Art. 2. — Sont considérés comme mines :

1° Les gîtes de houille, lignite et autres combustibles fossiles (la tourbe exceptée) graphite, bitume, pétrole et autres huiles minérales ;

2° Les gîtes de substances métalliques, telles que or, argent, platine, mercure, plomb, fer, cuivre, étain, zinc, bismuth, nickel, cobalt, manganèse, titane, antimoine, molybdène, tungstène, chrome ;

3° Les gîtes de soufre, arsenic, alun et sulfates à base métallique.

4° Les gîtes de sel gemme et autres sels associés dans les mêmes gisements.

Art. 3. — Les mines sont administrées, sous la haute autorité du ministre des Travaux publics par un Conseil national des mines composé :

1° De douze représentants désignés par les Chambres (dont 4 par le Sénat et 8 par la Chambre des députés) ;

2° De six ingénieurs des mines désignés par le Ministre des Travaux publics ;

3° De douze délégués élus par les travailleurs des mines (ouvriers et employés) ;

4° De six délégués élus par les groupements syndicaux des diverses corporations ouvrières et agricoles.

Art. 4. — Le domaine minier est divisé en circonscriptions territoriales administrées chacune par un Conseil régional des mines, composé de douze membres dont six délégués par les travailleurs de la circonscription (ouvriers et employés) et six représentants de l'État désignés par le Ministre des Travaux publics.

Art. 5. — Le Conseil national des mines est chargé :

1° De la direction générale et unitaire de l'exploitation des mines françaises;

2° De l'entretien et du développement de la richesse minière exploitée;

3° Des achats de matériaux nécessaires à l'exploitation (bois, fers, machines, huiles, etc.);

4° De toutes opérations administratives et commerciales se rattachant à l'exploitation des mines et à la vente des produits;

5° De l'organisation régulière et méthodique des recherches de nouveaux gîtes.

Art. 6. — Le Conseil régional des mines est chargé sous le contrôle du Conseil national;

1° De la direction, de l'administration et de l'exploitation des mines de la circonscription;

2° Du recrutement du personnel;

3° Des rapports techniques et administratifs entre la circonscription et le Conseil national des mines.

Art. 7. — Le produit brut de l'exploitation des mines est affecté comme suit :

1° A assurer les appointements et salaires du personnel y employé;

2° A constituer un fonds de réserve pour l'entretien de l'outillage, les travaux et achats nécessités par l'exploitation des mines;

3° A payer au personnel de l'administration et de l'exploitation les pensions de retraite, les indemnités en cas d'accident et d'invalidité, les secours en cas de chômage ou de maladie;

4° A effectuer les recherches et les découvertes des gîtes;

5° A contribuer à l'organisation et au fonctionnement de la caisse générale des retraites pour les travailleurs des villes et des campagnes.

Art. 8. — Un règlement d'administration publique arrêtera les mesures nécessaires à la désignation des membres élus du Conseil national et des Conseils régionaux des mines et déterminera les attributions du Conseil national.

Les circonscriptions territoriales seront fixées en vue de l'exécution de la loi par un arrêté ministériel.

Art. 9. — Sont abrogés :

1º La loi du 21 avr. 1810 avec les modifications qui y ont été introduites, par les lois des 9 mai 1866, 27 juill. 1880 et du 23 juill. 1907 ;

2º La loi du 27 avr. 1838 ;

2º Les art. 1 et 4 de la loi du 17 juin 1840 ;

4º Les décrets des 18 nov. 1810, 6 mai 1811 et 3 janv. 1813, ce dernier modifié par l'art. 14 de la loi du 8 juill. 1890.

5º Les ordonnances du 7 mars 1841, sur le sel, du 23 mai 1841, pour l'exécution de la loi du 27 avr. 1838, du 18 avr. 1842, du 26 mars 1843.

6º Les décrets des 11 fév. 1875 et 8 sept. 1899 sur les redevances ;

7º Le décret du 26 sept. 1882.

Et de manière générale, toutes les dispositions des lois, décrets et ordonnances contraires à celles de la présente loi.

ANNEXE N° 22

PROJET DE LOI SUR LE RÉGIME GÉNÉRAL DES MINES (1)

TITRE PREMIER. — Classification légale des substances minérales

Article premier. — Les gîtes naturels des susbtances minérales ou fossiles sont classés relativment à leur régime légal en mines et carrières.

Art. 2. — Sont considérés comme mines :

1° Les gîtes de houille, lignite et autres combustibles fossiles (la tourbe exceptée), graphite, bitume, pétrole et autres huiles minérales ;

2° Les gîtes de substances métalliques, telles que or, argent, platine, mercure, plomb, fer, cuivre, étain, zinc, bismuth, nickel, cobalt, manganèse, titane, antimoine, molybdène, tungstène, chrome ;

3° Les gîtes de soufre, arsenic, alun et sulfates à base métallique ;

4° Les gîtes de sel gemme et autres sels associés dans les mêmes gisements qui sont soumis, ainsi que les sources salées, aux dispositions spéciales du titre XI de la présente loi.

Art. 3. — Sont considérés comme carrières les gîtes de toutes substances non classées dans les mines.

Les tourbières sont assimilées aux carrières.

(1) Projet déposé le 30 juin 1910 (D. P. Dixième législature, n° 202) par MM. Millerand, ministre des Travaux publics, Cochery, ministre des Finances et Viviani, ministre du Travail.

Art. 4. — En cas de contestation sur la classification légale d'un gîte de substance minérale ou fossile, il est statué par décret rendu en Conseil d'État.

Art. 5. — Le droit de rechercher et le droit d'exploiter les mines ne peuvent être acquis et possédés qu'en suivant les dispositions de la présente loi.

Les carrières appartiennent au propriétaire du sol qui peut en disposer librement et les exploiter sous réserve des dispositions du titre XI de la présente loi.

Art. 6. — Le propriétaire du sol peut être autorisé par le préfet à exploiter ou à laisser exploiter à ciel ouvert les gîtes métallifères superficiels non compris dans le périmètre d'une mine de même nature déjà instituée.

L'autorisation est accordée pour deux ans. Elle peut être renouvelée.

L'exploitation doit cesser de plein droit dès que le terrain où elle se trouve est compris dans le périmètre d'une mine de même nature.

TITRE II. — **Recherches des mines**

Art. 7. — Les recherches de mines ne peuvent être entreprises qu'avec le consentement du propriétaire du sol ou en vertu d'un permis administratif.

Elles ne doivent, en aucun cas, dégénérer en travaux d'exploitation.

Art. 8. — Lorsque les recherches sont faites par le propriétaire du sol ou avec son consentement, elles doivent faire l'objet d'une déclaration au préfet, qui en donne acte.

Art. 9. — Lorsqu'un explorateur veut effectuer des recherches sans le consentement du propriétaire du sol, il en adresse la demande au préfet en indiquant les parcelles cadastrales dans lesquelles doivent s'effectuer les recherches. Il en avise le propriétaire par acte extrajudiciaire.

Il est statué par un arrêté du Ministre des Travaux publics rendu après avis du Conseil général des mines.

Le permis est valable pour deux ans et peut être renouvelé dans les mêmes formes.

L'explorateur autorisé ne peut occuper les terrains nécessaires à l'exécution de ses travaux, à défaut d'une entente avec le propriétaire de la surface, qu'en vertu d'un arrêté d'occupation temporaire dans les conditions du titre V.

Dans tous les cas, le propriétaire peut exiger que l'explorateur

donne caution pour les dommages pouvant résulter des travaux de recherche et dont celui-ci est responsable.

Le propriétaire ne peut exercer son droit de recherche dans les parcelles comprises dans un permis administratif.

Art. 10. — Le propriétaire de la surface ou l'explorateur autorisé peut disposer des substances concessibles abattues au cours des recherches et n'appartenant pas à une mine déjà instituée.

En tout cas, le propriétaire ou l'explorateur autorisé perd tout droit sur ces substances un an après l'institution de la concession qui a mis fin aux recherches.

Le préfet arrête, après mise en demeure, toutes fouilles qui dégénèrent en travaux d'exploitation, sans préjudice des pénalités prévues au titre XII.

L'explorateur autorisé ne peut utiliser les substances non concessibles abattues dans ses travaux que pour le service desdits travaux. Le propriétaire du sol peut toujours, sans avoir d'indemnité à payer à ce titre, disposer de celles de ces substances qui, extraites au jour, n'ont pas été utilisées par l'explorateur.

Art. 11. — Aucune recherche pour une substance ne peut être effectuée dans le périmètre d'une concession instituée pour cette substance.

Art. 12. — L'explorateur autorisé ne peut céder son permis qu'avec une autorisation du Ministre.

Art. 13. — Les travaux de recherche sont soumis à la surveillance administrative dans les conditions du titre VIII comme les travaux d'exploitation.

TITRE III. — **Institution des concessions**

Section I. — *Procédure de l'institution*

Art. 14. — Nulle mine ne peut être exploitée qu'en vertu d'un acte de concession rendu par décret en la forme des règlements d'administration publique.

Art. 15. — L'acte de concession fixe les substances et le périmètre concédé.

Art. 16. — Le Gouvernement choisit l'attributaire parmi les demandeurs concurrents.

Au cas où l'inventeur de la mine n'obtient pas la concession, il a droit, à la charge de l'attributaire, à une indemnité qui fixe l'acte de concession.

Est réputé inventeur celui qui, par des travaux de recherche dûment déclarés ou autorisés, a le premier établi l'existence, dans le périmètre sollicité, d'un gîte techniquement exploitable.

Art. 17. — L'acte de concession peut astreindre l'attributaire, en conformité d'un engagement par lui souscrit et visé par ledit acte, à l'une des obligations suivantes :

1° Construire une usine de la nature de celles qui emploient des produits à extraire de la mine;

2° Donner une subvention pour construire ou développer des routes, voies ferrées ou voies navigables pouvant être utilisées par des produits à extraire de la mine;

3° Donner une subvention à des établissements créés ou à créer en faveur des ouvriers mineurs et dont pourraient profiter les ouvriers de la mine.

Ces obligations astreindront tous les concessionnaires ultérieurs de la mine dans les limites et dans les conditions de l'engagement originaire. Elles pourront à toute époque, en conformité de la demande du concessionnaire, être modifiées ou supprimées par un décret rendu dans les formes de l'acte de concession, à l'exception de l'enquête locale prévue à l'art. 19.

A défaut par le concessionnaire de se conformer aux obligations prévues par le présent article, la déchéance peut être prononcée et poursuivie, dans les conditions prévues aux art. 74 et suivants.

Art. 18. — Les attributaires des concessions qui seront désormais instituées seront tenus d'intéresser les ouvriers aux bénéfices résultant de l'exploitant de ces concessions, en conformité des règles qui seront fixées par un règlement d'administration publique.

Art. 19. — L'explorateur qui veut obtenir la concession d'une mine adresse sa demande au préfet; le préfet en donne récépissé et l'inscrit à la date du dépôt sur un registre spécial tenu à la disposition du public.

La demande fait connaître la nature du gîte, l'étendue et les expédition, à l'échelle de $\frac{1}{10.000}$ sur lequel sont portées et limites du périmètre demandé.

Elle contient élection de domicile dans le département.

Elle est accompagnée d'un plan de la surface en quadruple définies les limites du périmètre demandé.

Le demandeur consigne la somme fixée pour faire face aux frais de l'instruction.

Le préfet ordonne l'affichage et la publication de la demande.

L'affichage a lieu pendant deux mois à partir de la date fixée par le préfet, aux chefs-lieux du département, de l'arrondissement et des communes sur lesquels porte le périmètre de la mine.

La publication a lieu par extraits, deux fois, à dix jours au moins d'intervalle, dans le *Journal officiel* et dans l'un des journaux du département, pendant le premier mois de l'affichage.

Les demandes en concurrence ne sont recevables que pendant les deux mois de l'affichage.

Les oppositions et les demandes en concurrence sont, à la diligence de l'opposant ou du demandeur en concurrence, signifiées par acte extrajudiciaire au préfet et au demandeur, avec élection de domicile dans le département.

Immédiatement après la clôture de l'enquête, le préfet transmet le dossier au Ministre des Travaux publics, avec le rapport des ingénieurs des mines et son avis.

Le Ministre prend l'avis du Conseil général des mines, consulte les autres Ministres intéressés, et transmet le dossier au Conseil d'État avec ses propositions.

Art. 20. — Le Ministre peut, après avis du Conseil général des mines, décider que l'attribution éventuelle de la concession résultera d'une adjudication entre les explorateurs demandeurs concurrents qui seront désignés par le Consil d'État.

Un règlement d'administration publique fixera la procédure de ces adjudications et les conditions sous lesquelles ells auront lieu.

Art. 21. — Jusqu'à l'émission du décret qui statue définitivement sur la demande en concession, toute opposition sera admissible devant le Ministre des Travaux publics ou le Conseil d'État; dans ce dernier cas, elle aura lieu par le ministère d'un avocat au Conseil d'État et à la Cour de Cassation. Dans tous les cas, elle sera notifiée aux parties intéressées

Art. 22. — Doit être rejetée toute demande pour le périmètre de laquelle l'exploitabilité d'un gîte n'a pas été établie.

Art. 23. — Le décret est inséré au *Bulletin des lois* et au *Recueil des actes administratifs de la préfecture*; il est affiché et publié dans les communes sur lesquelles a porté la demande.

Art. 24. — Le décret instituant une concession ne peut donner lieu qu'au recours pour excès de pouvoir.

Le décret ne préjudicie pas aux droits acquis en vertu d'un acte de concession antérieur; le concessionnaire antérieur peut, à toute époque, faire reconnaître ses droits par les tribunaux civils.

Art. 25. — Le concessionnaire doit une indemnité aux explorateurs évincés pour ceux de leurs travaux de recherches compris dans le périmètre de la concession qui seraient utilisés ou pourraient l'être, ou qui auraient donné des indications utiles pour l'exploitation.

Cette indemnité est évaluée d'après l'utilité directe ou indirecte desdits travaux, au moment de l'institution de la concession.

Elle sera fixée par le Conseil de préfecture.

Section II. — *Bornage des concessions*

Art. 26. — Le bornage d'une concession peut être demandé par le concessionnaïre ou prescrit par le préfet.

Il est exécuté par les soins et aux frais du concessionnaire et vérifié par l'ingénieur des mines, ou le contrôleur des mines par délégué, qui en dresse procès-verbal.

Le procès-verbal est homologué par le Ministre des Travaux publics après constatation de la régularité des opérations.

Art. 27. — Si les deux concessions sont limitrophes ou si plusieurs concessions ont un sommet commun, le bornage se fera, pour ces parties, aux frais communs des concessionnaires intéressés en leur présence ou eux dûment appelés.

Art. 28. — Les propriétaires du sol sont tenus de supporter, moyennant réparation de tous les préjudices, les opérations faites pour le bornage par les agents de l'administration ou ceux du concessionnaire à ce dûment autorisés par le préfet.

Toutefois, ces agents ne pourront pénétrer dans les lieux clos qu'avec l'assistance du maire.

Le propriétaire du sol est tenu de laisser poser les bornes sur son terrain moyennant indemnité, s'il y a lieu.

Son consentement est nécessaire pour la plantation des bornes dans les enclos murés, cours et jardins.

TITRE IV. — *Des droits et obligations des concessionnaires*

Art. 29. — La concession d'une mine confère le droit exclusif d'exploiter tous les gîtes naturels des substances dénommées au titre d'institution qui se trouvent à l'intérieur de la surface verticale passant par le périmètre et de faire tous les travaux jugés utiles pour cet objet.

Elle donne le droit de disposer librement desdites substances, ainsi que des produits de même nature provenant d'anciennes

mines ou de travaux de recherche situés dans le périmètre de la mine sous réserve des droits des auteurs des recherches résultant de l'art. 10.

Art. 30. — Le concessionnaire de la mine peut disposer des substances concessibles qui ne seraient pas dénommées dans son titre d'institution si, par suite de leur connexité avec celles qui y sont dénommées, elles donnent lieu à un abatage simultané.

Toutefois, dans le cas d'institution de mines de nature différente dans un même périmètre, celui des concessionnaires auquel n'appartiendraient pas les substances abattues par lui devraitles remettre à leur propriétaire contre paiement, s'il y a lieu, d'une juste indemnité.

Art. 31. — Le concessionnaire de la mine ne peut disposer que pour le service de ladite mine et de ses dépendances légales des substances non concessibles abattues dans ces travaux.

Le propriétaire du sol peut réclamer celles de ces substances sorties au jour et non utilisées par l'exploitant contre paiement, s'il y a lieu, d'une juste indemnité.

Toutefois, l'exploitant peut librement disposer de celles de ces substances qui proviennent de la préparation mécanique des minerais ou du lavage des combustibles.

Art. 32. — La mine concédée constitue une propriété immobilière distincte de celle de la surface. Elle est soumise à toutes les dispositions du droit commun concernant les immeubles par nature en tant que ces dispositions n'ont rien de contraire à celles des lois spéciales aux mines.

Sont immeubles constituant des dépendances de la mine, les puits et galeries, les bâtiments et machines d'exploitation et tous autres travaux établis à demeure conformément à l'art. 524 du Code Civil.

Sont immeubles par destination les objets et animaux attachés à l'exploitation.

Sont meubles les matières extraites.

Art. 33. — L'acte par lequel le concessionnaire cède le droit d'exploiter sa mine à temps, encore que la durée n'ait pas été expressément stipulée, constitue une amodiation.

En fin d'amodiation, l'amodiataire est tenu de laisser en bon état d'entretien les puits, galeries, bâtiments et chantiers établis à demeure et, d'une manière générale, toutes les installations qui sont reconnues nécessaires pour assurer la continuité de l'exploitation ou dont l'enlèvement ne pourrait avoir lieu sans préjudice pour la mine.

Il y aura lieu à indemnité de la part du propriétaire en faveur de l'amodiataire pour toutes les installations laissées par ce dernier qui constitueraient une amélioration en vue de l'exploitation future, sauf stipulations contraires entre parties.

En cas d'amodiation, à défaut par l'amodiataire de remplir les obligations qui lui incombent comme exploitant, le concessionnaire reste responsable tant envers les tiers qu'envers l'État des obligations résultant des lois et règlements ; il conserve son recours en garantie contre l'amodiataire.

Art. 34. — La propriété d'une concession ne peut être cédée ou transférée par acte entre vifs, ni amodiée en tout ou en partie qu'avec une autorisation du Gouvernement donnée sur avis conforme du Conseil d'État.

Tous actes de cession ou d'amodiation faits en opposition des dispositions du présent article seront considérés comme nuls et non avenus et pourront donner lieu au retrait des concessions.

Art. 35. — Plusieurs concessions de même nature ne peuvent être réunies par association ou acquisition, ou de toute autre manière, qu'en vertu d'un décret délibéré en Conseil d'État, le tout à peine de nullité de tous actes de réunion et de l'application éventuelle des dispositions du titre IX aux mines indûment réunies, si la demande en réunion n'a pas été introduite dans les deux mois de la mise en demeure ou si la réunion est maintenue après l'expiration du délai d'au moins deux mois assigné par l'Administration pour la faire cesser.

Art. 36. — Le concessionnaire qui veut renoncer à la propriété de la mine en adresse au préfet la demande qui est soumise à l'enquête locale prévue à l'art. 19.

Durant la durée de cette enquête, les privilèges et les hypothèques conventionnelles, judiciaires ou légales, seront inscrits.

Dans la quinzaine suivante, le concessionnaire met en demeure les créanciers inscrits de consentir à la renonciation ou de poursuivre à leurs frais la vente judiciaire de la mine et de ses dépendances, pour le prix en être distribué judiciairement entre eux et le solde remis au concessionnaire.

Si le concessionnaire justifie que la vente judiciaire n'a pas été provoquée dans le délai de deux mois des significations ou qu'elle n'a pas abouti, et qu'il a exécuté les travaux à lui ordonnés par le préfet pour assurer la sécurité après l'abandon, la renonciation est sanctionnée par décret délibéré en Conseil d'État.

Jusqu'à ce que la renonciation ait été définitivement sanction-

née, le propriétaire reste astreint à toutes les prescriptions des lois et règlements sur les mines.

Art. 37. — La mine à la concession de laquelle il a été renoncé redevient libre, comme si elle n'avait jamais été instituée.

Le renonçant ne conserve aucun droit à raison des puits et galeries, et généralement de tous les travaux ou installations faits à l'intérieur.

Les terrains appartenant au concessionnaire et dépendant de la concession, ainsi que toutes autres dépendances immobilières de la mine à la sur ace, seront détachés de la propriété de la dite concession à partir du décret de renonciation.

Le renonçant reste personnellement responsable de tous les dommages qui seraient reconnus provenir de l'exploitation de la mine, à moins qu'elle ne soit redevenue la propriété d'un tiers.

Art. 38. — Lorsqu'une concession de mine appartiendra à plusieurs personnes ou à une société, les concessionnaires ou la société devront justifier qu'il est pourvu par une convention spéciale à ce que les travaux d'exploitation soient soumis à une direction unique et coordonnée dans un intérêt commun; ils devront désigner, par une déclaration authentique à la préfecture, la personne chargée de les représenter vis-à-vis tant de l'Administration que des tiers.

A défaut par les associés de faire connaître leur représentant, il en sera désigné un à la requête du préfet ou d'un intéressé, par ordonnance du président du tribunal civil.

Si la mine est amodiée, la même obligation incombe à l'amodiataire ou à la société amodiataire.

Art. 39. — L'exploitation des mines n'est pas considérée comme un commerce et n'est pas sujette à patente; toutefois, sont réputés actes de commerce les actes faits par un exploitant pour la vente et le transport de ses produits et pour l'achat des matières nécessaires à l'exploitation.

Art. 40. — Tout intérêt dans une entreprise pour l'exploitasion des mines est réputé meuble.

TITRE V. — **Relations entre l'exploitation de mines et les propriétaires de la surface**

Art. 41. — Aucun puits, aucune galerie ne peuvent être ouverts dans un rayon de 30 mètres des bâtiments de la surface qu'un mois après l'avertissement donné au préfet et aux propriétaires des bâtiments.

Le propriétaire ou l'occupant des bâtiments pourra toujours demander au tribunal civil que l'cxploitant donne caution pour les dommages qui menacent lesdits bâtiments. Le tribunal apprécie si la caution est justifiée.

Art. 42. — Le concessionnaire d'une mine est tenu de réparer les dommages occasionnés à la surface par ses travaux.

L'action en indemnité peut être également dirigée contre l'exploitant.

Le montant de l'indemnité sera fixé par le tribunal civil d'après les règles de droit commun, en tenant compte toutefois des circonstances dans lesquelles les constructions, plantations et améliorations ont été faites par le propriétaire de la surface.

Le tribunal statuera d'urgence comme en matière sommaire. S'il y a lieu à expertise, il pourra désigner un seul expert. Sa décision sera exécutoire, nonobstant appel.

Art. 43. — Les propriétaires de la surface et le concessionnaire ont le droit de faire constater contradictoirement l'état des propriétés bâties et non bâties situées dans le périmètre de la mine.

Les frais de ces constatations restent à la charge de la partie qui les a requises.

Art. 44. — Les agents du concessionnaire peuvent, moyennant une autorisation du Préfet, qui doit être communiquée à tout intéressé, pénétrer dans les propriétés pour procéder aux opérations nécessaires à l'étude des installations à effectuer pour la mine, le tout dans les conditions prévues à l'art. 28.

Art. 45. — L'exploitant d'une mine peut occuper, avec l'autorisation du Préfet, et après paiement de l'indemnité annuelle, prévue à l'art. 47, les terrains situés à l'intérieur du périmètre de la concession, nécessaires à l'exploitation de la mine et à ses dépendances, telles que préparation mécanique des minerais, lavage des combustibles, fabrication du coke ou d'agglomérés, voies de communication exclusivement destinées à relier la mine avec ses dépendances, avec les usines destinées à en utiliser les produits, ou avec des voies publiques.

L'exploitant devra justifier que signification a été faite aux propriétaires intéressés, qui auront un délai d'un mois pour produire leurs observations ; l'exploitant devra déposer le projet à la mairie de la commune durant ce délai.

Art. 46. — Un décret rendu en Conseil d'État autorise, s'il y a lieu, l'exploitant à exécuter en dehors du périmètre de la concession, à titre de travaux de secours, qui seront réputés dé-

pendances de la mine, les puits et galeries pour l'aérage, l'épuisement et l'extraction.

L'autorisation qui fixera les conditions d'établissement de l'ouvrage ne sera donnée qu'après que les propriétaires intéressés auront été mis en demeure, par des significations individuelles faites par l'exploitant, de fournir leurs observations dans le délai d'un mois sur le projet qui restera déposé à la mairie de la commune pendant ce délai.

Les terrains ne pourront être occupés qu'après paiement de l'indemnité prévue à l'art. 47.

Art. 47. — L'indemnité annuelle prévue aux art. 45 et 46 est réglée par le tribunal civil au double du revenu net qu'aurait produit le sol occupé. Elle est payable par avance au commencement de chaque année d'occupation.

Le propriétaire du sol peut requérir du tribunal l'acquisition des parcelles occupées pendant plus d'une année ou qui, après les travaux, ne sont plus propres à l'usage auquel elles étaient employées.

Art. 48 — Aucune occupation par application des art. 45 et 46 ne pourra avoir lieu sans le consentement formel du propriétaire de la surface, dans les enclos murés, cours et jardins ou dans les autres terrains dudit propriétaire jusqu'à une distance de 50 mètres des habitations qui lui appartiennent.

Art. 49. — Peuvent être déclarées d'utilité publique, dans les conditions prévues par la loi du 27 julil. 1870, et concédées comme dépendances du domaine public national, les voies de communication spécialement destinées à relier la mine aux voies publiques du voisinage.

La concession en est attribuée de préférence au propriétaire de la mine.

Ces voies peuvent être affectées au service exclusif de la mine dans les conditions fixées au cahier des charges.

TITRE VI. — **Relations entre concessionnaires de mines**

Art. 50. — Le préfet peut enjoindre à tout concessionnaire de mine, sans qu'il ait droit à une indemnité, de laisser un massif de protection pour séparer sa mine de celles qui existent ou pourront exister au voisinage.

Un pareil massif de protection peut être imposé le long de la frontière.

Ce massif ne pourra être traversé ou enlevé que sur une autorisation préalable du préfet.

Art. 51. — En cas de superposition de deux mines, le préfet à défaut d'entente amiable entre leurs concessionnaires, fixe, les parties entendues, la manière dont les travaux de ces mines devront être conduits pour prévenir autant que possible les préjudices réciproques.

Art. 52. — Lorsque les travaux d'exploitation d'une mine occasionnent des dommages à l'exploitation d'une autre mine voisine ou superposée, à raison par exemple des eaux qui pénètrent dans cette dernière en plus grande quantité que celle résultant de l'écoulement naturel, le concessionnaire en doit la réparation. Lorsque, au contraire, ces mêmes travaux tendent à évacuer tout ou partie des eaux d'une autre mine, par machine ou galerie, il y aura lieu, d'une mine en faveur de l'autre, à une indemnité qui sera réglée par les tribunaux civils après expertise.

Art. 53. — Les concessionnaires de mines voisines peuvent constituer une association syndicale avec l'autorisation du Ministre des Travaux publics, donnée après enquête, pour exécuter et entretenir, à frais communs, des puits galeries, et généralement tous les travaux utiles à leur exploitation.

Art. 54. — Lorsque plusieurs mines sont menacées d'un danger de nature à compromettre leur existence, le Ministre des Travaux publics peut, après enquête, déterminer les mines dont les concessionnaires seront obligés de se syndiquer pour exécuter et entretenir à frais communs les travaux de défense nécessaires.

La décision du Ministre peut être déférée au Conseil d'État au contentieux.

L'assemblée générale des concessionnaires intéressés nomme le syndicat.

Un décret en la forme des règlements d'administration publique fixe l'organisation et le mode de fonctionnement de l'association syndicale et du syndicat.

Le plan des travaux est arrêté par le Ministre sur la proposition du syndicat.

Les taxes dues par chaque associé seront fixées par le syndicat, à raison de l'intérêt dudit associé.

Ces taxes seront rendues exécutoires par le préfet et recouvrées comme en matière de contributions directes.

A défaut de paiement de la taxe due dans le délai de deux mois à dater de la sommation qui lui aura été faite, la déchéance de la concession pourra être prononcée.

Faute par les concessionnaires intéressés de constituer un syndicat deux mois après l'invitation qui leur en aura été faite par le préfet, ou faute par le syndicat d'exécuter et entretenir les travaux nécessaires dans les délais fixés, le Ministre nomme une commission investie des pouvoirs dévolus par la loi à l'association syndicale.

Art. 55. — Lorsque l'exploitation de plusieurs mines voisines menace la surface d'un danger commun, ces mines peuvent être réunies en conformité de l'article précédent, en vue de remédier en commun à ce danger ou d'en réparer les conséquences.

Toutes actions que les propriétaires ou occupants de la surface pourraient intenter contre l'une des mines syndiquées, en vertu de l'art. 53, pour l'un des objets qui rentrent dans ceux pour lesquels l'association a été constituée, ne peuvent plus être exercées que contre ladite association.

Celle-ci procède aux réparations ou installations, ou paie les indemnités avec les ressources qu'elle recouvre sur les mines syndiquées.

Les installations que l'association voudrait faire pour répondre à son objet ne peuvent être établies qu'après approbation du Ministre des Travaux publics.

Le décret en forme de règlement d'administration publique qui constitue et organise l'association, fixe les bases d'après lesquelles ces recouvrements sont établis.

Ils sont effectués sur les intéressés dans les conditions et sous les sanctions prévues à l'article précédent.

Art. 56. — Les ouvrages établis et exploités par les associations prévues aux art. 53 et 55 sont assimilés aux travaux d'une mine qui appartiendrait à l'association.

TITRE VII. — **Impôts spéciaux aux mines**

Art. 57. — Le concessionnaire d'une mine est tenu de payer annuellement à l'État une redevance fixe et une redevance proportionnelle.

Art. 58. — La redevance fixe est calculée à raison de 1 franc par hectare compris dans l'étendue de chaque concession.

Cette redevance est réduite à 0 fr. 30 par hectare pour les concessions de mines de combustible dont le périmètre n'est pas supérieur à 300 hectares et le revenu net à 1.500 francs, à la condition que le combustible produit par ces mines soit habituel-

lement employé au chauffage domestique dans un rayon de 30 kilomètres.

Elle n'est due qu'à partir du 1er janvier de la troisième année qui suit celle au cours de laquelle le décret de concession est intervenu.

Art. 59. — La redevance proportionnelle est calculée ehaque année à raison de 6 % du produit net de l'exploitation de la concession pendant l'année précédente, dont 5 % au profit de l'État et, dans les conditions fixées par l'art. 4 de la loi de finances du 8 avr. 1910, 1 % au profit des communes.

Sont comprises dans l'évaluation du produit net, indépendamment des opérations effectuées dans les dépendances légales de la mine définies aux art. 45 et 65, toutes les opérations commerciales ou industrielles consécutives et accessoires à l'exploitation. Ces opérations ne sont pas soumises à la contribution des patentes.

Lorsque la concession est exploitée par une société par actions ayant ou non adopté la forme commerciale, ou par une société de commandite ou à parts d'intérêts dont les dividendes sont déterminés par les délibérations des conseils d'administration ou des assemblées générales des associés, si l'exploitation de la mine forme l'objet principal de la société, le produit net imposable est forfaitairement égal au montant total des sommes distribuées, au cours de l'exercice qui a précédé l'année d'imposition, aux actionnaires ou porteurs de parts sous forme de dividende ou de toute répartition autre que le remboursement total ou partiel du capital.

Toutefois, si l'objet principal de la société est le partage en nature des produits de la concession entre les associés ou si la mine est manifestement l'accessoire d'une autre industrie, le produit net continuera à être déterminé par l'évaluation administrative.

Le montant total des sommes distribuées comme il est dit ci-dessus sera déterminé au vu des documents déposés à l'administration de l'enregistrement pour le paiement de la taxe de 4 % sur le revenu des valeurs mobilières.

Est rendu applicable, en ce cas, l'exercice par cette administration du droit de communication qui lui est conféré par les lois existantes pour le recouverment de cette taxe au siège des sociétés ayant émis des titres d'actions ou d'obligations négociables.

Si la société exploite plusieurs concessions et si cette exploi-

tation est son objet principal, elle est imposée pour l'ensemble des concessions ainsi exploitées au lieu principal de l'exploitation.

Art. 60. — Si le produit net d'une concession dépasse le dixième du capital de premier établissement, estimé comme étant celui qui serait actuellement nécessaire pour établir la mine avec la production effective maximum qu'elle a pu atteindre avec le concessionnaire actuel, l'excédent supportera, au profit de l'État, une redevance complémentaire de 20 %.

Le capital de premier établissement visé à l'alinéa précédent est évalué par le Ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'État siégeant au contentieux, en tenant compte des conditions actuelles de gisement et d'exploitation de la mine dans le district où elle est située. Cette détermination pourra être accrue avec la production de la mine.

Toutefois, la redevance complémentaire ne pourra porter que sur la fraction du produit net excédent la moyenne des produits nets des trois années antérieures au 1er janvier 1910.

Art. 61. — La redevance fixe et la redevance proportionnelle seront imposées et recouvrées comme la contribution foncière.

Les réclamations seront présentées et jugées comme en matière de contributions directes. Un règlement d'administration publique déterminera la procédure à suivre pour leur instruction.

Art. 62. — Le privilège du Trésor public, pour le paiement des redevances, est réglé ainsi qu'il suit et s'exerce avant tout autre pour l'année échue et l'année courante, savoir :

1° Sur les produits, loyers et revenus de toute nature de la mine;

2° Sur tous les meubles et autres effets mobiliers appartenant aux redevables.

En outre, à défaut de paiement de la redevance fixe pendant deux années consécutives, la déchéance peut être prononcée.

Art. 63. — Il sera imposé en sus des redevances fixe et proportionnelle, y compris la part revenant aux communes, un décime par franc pour non-valeurs, 3 centimes par franc pour les frais de perception et 5 centimes par article de rôle pour les frais d'avertissement.

Les décimes et centimes ci-dessus sont perçus exclusivement au profit de l'État.

Il pourra, sur la demande des intéressés, être fait un abonnement pour les propriétaires des concessions dont le produit net est déterminé par l'évaluation administrative.

Art. 64. — Des règlements d'administration publique détermineront toutes les mesures nécessaires pour l'application du présent titre et notamment le mode d'évaluation du produit net.

TITRE VIII. — **Surveillanec de l'Administration sur les mines**

Art. 65. — L'exploitation des mines est soumise à la surveillance de l'Administration en vue de pourvoir à la sécurité publique, à la conservation de la mine et des mines voisines, des voies publiques et de leurs dépendances, des eaux minérales, des sources alimentant des villes, villages, hameaux et établissements publics, à la sécurité et à l'hygiène des ouvriers mineurs, à la sécurité des habitants de la surface.

Cette surveillance est exercée sous l'autorité du Ministre des Travaux publics, par le préfet et les ingénieurs des mines, secondés par les contrôleurs des mines et autres agents placés sous les ordres des ingénieurs.

Des règlements d'administration publique déterminent les conditions de cette surveillance, ainsi que celles dans lesquelles le Ministre des Travaux publics, le préfet et les ingénieurs des mines interviennent suivant les circonstances.

Art. 66. — La surveillance exercée par l'Administration en vertu de l'article précédent s'étend sur toutes les dépendances légales de la mine comme sur ses travaux.

La loi du 9 sept. 1848 s'applique à toutes les installations de la surface, sous l'autorité du Ministre du Travail, avec le concours des ingénieurs des mines.

Il n'est rien innové en ce qui concerne les dispositions des autres lois réglementant le travail dans les mines et leurs dépendances.

Art. 67. — Si une concession s'étend sur plusieurs départements, le Ministre désigne le préfet chargé de la surveillance de son exploitation.

Art. 68. — Le préfet, sauf recours au Ministre et, s'il y a lieu, au Conseil d'État, par la voie contentieuse, peut interdire tout puits, toute galerie ou tout autre travail d'exploitation, ouvert en contravention aux lois et règlements sur les mines, sans préjudice de l'application du titre XII.

Art. 69. — A défaut par le concessionnaire de se conformer, après mise en demeure, aux mesures à lui prescrites par l'Administration en conformité des lois et règlements, elles peuvent

être exécutées, d'office, à ses frais, par les soins des ingénieurs des mines, les frais sont recouvrés sur un rôle rendu exécutoire par le préfet, comme en matière de contributions directes.

Art. 70. — Aucune indemnité n'est due au concessionnaire pour tout préjudice résultant de l'application des mesures ordonnées par l'Administration en conformité des lois et règlements sur les mines.

Toutefois, en cas de mesures destinées à assurer la sécurité d'un ouvrage public, déclaré d'utilité publique postérieurement à l'institution de la mine, le concessionnaire sera indemnisé, comme en matière de dommages causés par les travaux publics, à raison du préjudice effectivement subi par suite d'installations devenues inutiles ou de dépenses d'installations à établir.

Art. 71. — En cas de péril imminent, l'ingénieur des mines prescrit les mesures propres à conjurer le danger. Au besoin, il les fait exécuter d'office, aux frais de l'exploitant.

Il adresse, s'il le faut, à l'exploitant de la mine ou aux exploitants des mines voisines, les réquisitions nécessaires en matériel, matériaux, animaux et hommes. Il peut aussi adresser les réquisitions aux maires, qui sont tenus de les faire exécuter par les habitants de leurs communes, aux conditions indiquées par l'ingénieur des mines. Nul ne peut refuser le service pour lequel il est requis ni les animaux et fournitures dont il est en état de disposer.

Les frais d'exécution d'office sont recouvrés, s'il y a lieu, comme il est dit à l'art. 69.

Les travaux, s'il en est besoin, peuvent être exécutés en dehors du périmètre de la mine.

Art. 72. — Les travaux de sauvetage qui peuvent être nécessaires à la suite d'un accident sont exécutés par les soins de l'exploitant sous le contrôle et l'approbation de l'ingénieur des mines.

Au besoin, l'ingénieur des mines les fait exécuter d'office dans les conditions prévues à l'article précédent.

Art. 73. — Lorsqu'il y aura impossibilité de parvenir jusqu'au lieu où se trouvent les corps des ouvriers qui auront péri dans les travaux, constatation en est faite par l'ingénieur des mines, et l'exploitant porte le fait à la connaissance du maire qui en dresse procès-verbal.

Ce procès-verbal est transmis au procureur de la République, à la diligence duquel et sur l'autorisation du tribunal, l'acte est annexé au registre de l'état civil.

TITRE IX. — **Déchéance des mines**

Art. 74. — En outre des cas prévus aux art. 17, 35, 54, 55, 62 et 83 de la présente loi, la déchéance peut être prononcée dans les circonstances suivantes :

1° Lorsque la mine est restée inexploitée pendant deux ans consécutifs ou que son exploitation est restreinte ou suspendue de manière à inquiéter la sûreté publique ou les besoins des consommateurs ;

2° Lorsqu'un concessionnaire n'a pas exécuté, dans les délais à ce impartis, les mesures qui lui ont été prescrites par l'Administration et qu'après une condamnation encourue à cette occasion par application de l'art. 96, 3° de la présence loi, la nouvelle mise en demeure est restée sans résultat.

Art. 75. — Dans tous les cas, la déchéance, après une mise en demeure de deux mois au moins restée sans résultat, est prononcée après avis du Conseil général des mines, par une décision du Ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse; le recours est suspensif.

La décision du Ministre des Travaux publics est notifiée par l'Administration au concessionnaire; elle est publiée et affichée dans les communes sur lesquelles porte la concession; elle est, en outre, insérée dans l'un des journaux de l'arrondissement, ou s'il n'en existe aucun, dans l'un de ceux du département et dans le *Journal officiel.*

Dans la quinzaine de la dernière des publications et insertions prévues au paragraphe précédent, les privilèges et les hypothèques conventionnelles, judiciaires ou légales seront inscrits.

Dans la quinzaine suivante, la déchéance sera notifiée, par voie administrative, à tous les créanciers inscrits.

A partir de la notification à lui faite de l'arrêté de déchéance, le concessionnaire ne peut plus, nonosbtant tout recours au Conseil d'État, céder la mine ou quelqu'une de ses dépendances immobilières.

A l'expiration du délai de recours, ou, s'il y a lieu, après la notification de l'arrêt confirmant la déchéance, le Ministre des Travaux publics peut, s'il le juge convenable, ou doit, sur la requête du propriétaire déchu ou de l'un des créanciers hypothécaires ou privilégiés inscrits, faire procéder, par voie administrative, à l'adjudication de la mine et de ses dépendances immobilières; le prix de l'adjudication, déduction faite des sommes dues à

l'État, appartiendra au concessionnaire déchu ou à ses ayants-droit; il sera distribué judiciairement, s'il y a lieu.

La requête du concessionnaire déchu ou des créanciers à fin d'adjudication n'est recevable que si le requérant fait l'avance des frais nécessaires pour procéder à l'adjudication.

Le concessionnaire déchu ne peut pas se porter acquéreur.

Art. 76. — Si, dans un délai de deux mois après l'expiration du délai de recours ou après notification de l'arrêt du Conseil d'État confirmant la déchéance, la vente n'a pas été décidée par le Ministre des Travaux publics, ou n'a pas été provoquée par les ayants-droit, ou si elle n'a pas abouti, l'annulation de la concession est prononcée par un décret rendu en Conseil d'État, ce décret sera publié et affiché comme il est dit à l'article 23.

La mine pourra, dès lors, faire l'objet, dans les conditions prévues au titre III, de l'institution d'une nouvelle concession qui sera libre et franche de toutes charges du fait du concessionnaire déchu ou de ses créanciers, sans que ce concessionnaire ou ces créanciers puissent réclamer aucune indemnité du nouveau concessionnaire, à raison des puits, galeries ou autres travaux d'exploitation que celui-ci utiliserait.

Art. 77. — Après le décret annulant la concession, le concessionnaire déchu peut être autorisé par le Ministre à retirer tous les objets mobiliers qui pourraient être enlevés sans préjudice pour la mine, dès qu'il aura exécuté les travaux prescrits par l'Administration pour assurer la sécurité, et payé, s'il y a lieu, les sommes restant dues au Trésor.

A défaut d'exécution des dits travaux par le concessionnaire déchu dans les délais fixés, l'Administration peut les exécuter d'office. Elle se rembourse de ses avances par la vente des objets précités, et, pour le restant par voie de recouvrement contre le dit concessionnaire comme en matière de contributions directes.

Les terrains acquis par le concessionnaire, ainsi que les bâtiments élevés par lui à la surface, seront, à partir du décret prononçant l'annulation de la concession, réputés détachés de la dite concession.

Si la mine, dont l'institution a été annulée, n'a pas fait l'objet d'une nouvelle institution, le concessionnaire déchu reste personnellement responsable des dommages qui pourraient résulter des travaux de ladite mine.

TITRE X. — **Dispositions spéciales aux exploitations de sel**

Art. 78. — Les gîtes de sel gemme ou de sels associés dans le même gisement, et les sources d'eau salée ne peuvent être attribués dans un même périmètre à des concessionnaires différents.

Les concessions de sel gemme ou de sels associés dans le même gisement, ne pourront avoir une étendue de plus de 2.000 hectares, ni celles de sources salées une étendue de plus de 100 hectares.

Art. 79. — Tout explorateur qui découvre un gîte de sel gemme ou une source d'eau salée doit en donner immédiatement avis au préfet, dans le cas même où il ne veut pas en demander la concession.

Art. 80. — Aucune demande en concession n'est admise, si le gîte de sel gemme ou la source d'eau salée n'est susceptible de produire annuellement un minimum de 500 tonnes de sel.

Le plan de la mine est fourni en quintuple expédition.

L'acte de concession n'est délivré qu'après avis du Ministre des Finances.

Art. 81. — Les exploitations de mines de sel et de sources d'eau salée ne sont pas soumises à la redevance proportionnelle.

Art. 82. — Les dispositions des art. 5 à 19 de la loi du 17 juin 1840 restent en vigueur, tant pour les concessions actuelles que pour celles qui seraient ultérieurement instituées.

Art. 83. — L'acte de concession peut, dans les conditions prévues à l'art. 17 et sous les mêmes sanctions, interdire de livrer le sel gemme ou l'eau salée à des usines fabriquant des sels pour la consommation domestique.

TITRE XI, — **Exploitations faites par les propriétaires du sol**

Section I. — *Exploitations superficielles de gîtes métallifères*

Art. 84. — Les exploitations faites par le propriétaire du sol ou de son consentement en vertu de l'art. 6, sont soumises à la surveillance de l'Administration des mines, en conformité du titre XII contre les exploitants de mines.

Les exploitants sont assujettis à la patente au même titre que les exploitants de carrières.

L'arrêté d'autorisation fixe les mesures à prendre pour sauvegarder la bonne exploitation du gîte au cas où il serait ultérieurement concédé.

Section II. — *Carrières*

Art. 85. — Aucune exploitation de carrière ne peut être entreprise sans une déclaration faite au maire, qui la transmet à l'ingénieur en chef des mines.

Ne sont pas considérées comme carrières, pour l'application du présent titre, les fouilles à ciel ouvert entreprises par le propriétaire du sol ou ses représentants pour en retirer des amendements ou des matériaux à l'usage exclusif de sa propriété.

Art. 86. — L'exploitation des carrières est soumise à la surveillance de l'Administration des mines, conformément aux dispositions du titre VIII.

Art. 87. — Le Ministre peut confier la surveillance des carrières à ciel ouvert aux ingénieurs ordinaires et aux conducteurs des ponts et chaussées, sous les ordres de l'ingénieur en chef des mines de la circonscription.

Art. 88. — Des décrets rendus en Conseil d'État, après avis du Conseil général des mines, déterminent les obligations générales ou locales, auxquelles doit être soumise la conduite des travaux des carrières pour ne pas nuire à la sécurité publique, à la sécurité et à l'hygiène des ouvriers, à la sécurité des habitants de la surface, à la surface et à la conservation des voies publiques.

Art. 89. — Le préfet peut suspendre l'exploitation d'une carrière qui nuit à l'exploitation d'une mine. Dans ce cas, le propriétaire de la mine doit indemnité à celui de la carrière. Elle est réglée par les tribunaux, qui statuent d'urgence comme en matière sommaire.

Art. 90. — L'exploitant d'une carrière située dans le périmètre d'une mine instituée doit mettre à la disposition de l'exploitant de la mine, contre indemnité, les substances minérales abattues par lui, dénommées dans l'acte d'institution.

Art. 91. — L'exploitation des carrières souterraines est interdite dans l'intérieur de Paris, et peut l'être par un décret rendu en Conseil d'État sous toute agglomération d'habitants.

Section III. — *Tourbières*

Art. 92. — Les tourbières sont exploitées après déclaration faite au préfet.

Art. 93. — Un règlement d'administration publique détermine, s'il y a lieu, la direction générale des travaux de tourbage, de dessèchement et de colmatage, et d'une manière générale, les mesures relatives à l'exploitation des tourbières.

TITRE XII. — **Pénalités**

Art. 94. — Les infractions à la présente loi, ainsi qu'aux règlements et arrêtés qu'elle prévoit, sont constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des mines, les contrôleurs des mines et les agents de surveillance nommés par l'Administration et dûment assermentés.

Les infractions relatives aux règlements sur les carrières à ciel ouvert peuvent être constatées par les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées à ce désignés.

Art. 95. — Les procès-verbaux sont visés pour timbre et enregistrés en débet.

Ils sont adressés en originaux au Procureur de la République.

S'ils sont dressés par des agents de surveillance assermentés, ils sont affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu de l'infraction, soit de la résidence de l'agent.

Art. 96. — Sera puni d'une amende de 100 à 150 francs :

1° Tout explorateur qui aura contrevenu aux art. 8, 9, 11 et 79;

2° Tout exploitant de carrière souterraine qui aura omis de faire la déclaration prévue à l'art. 85;

3° Tout individu qui aura contrevenu aux dispositions du titre VIII ou à celles des règlements d'administration publique, des arrêtés du Ministre ou du Préfet, rendus en conformité des lois et règlements.

Art. 97. — Sera puni d'une amende de 500 à 1.000 francs :

1° Tout individu se livrant à des travaux d'exploitation sans être propriétaire ou amodiataire de la mine dans laquelle ont eu lieu ces travaux.

2° Tout exploitant de mines ou de carrières souterraines qui aura poussé ses travaux à un distance des voies publiques interdite par les règlements.

Art. 98. — En cas de récidive, dans les douze mois, les amendes prévues aux art. 96 et 97 seront portées au double, et le tribunal pourra, en outre, prononcer un emprisonnement de six jours à un mois.

Art. 99. — Les infractions aux prescriptions de police et d'ordre public contenues dans les lois et règlements et arrêtés sur les carrières à ciel ouvert et les tourbières, sont déférées aux tribu-

naux de simple police et punies d'une amende de 11 à 15 francs, sauf application des règles de la récidive.

Art. 100. — L'art. 463 du C. pén. est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.

TITRE XIII. — **Dispositions transitoires**

Section I. — *Des recherches*

Art. 101. — Les propriétaires du sol ou leurs cessionnaires qui ont commencé des recherches avant la promulgation de la présente loi doivent en faire, dans le délai de deux mois, à partir de cette promulgation, la déclaration prévue à l'art. 8.

Art. 102. — Les permis administratifs de recherche délivrés en vertu de l'art. 10 de la loi du 21 avr. 1810, sont assimilés de plein droit au permis de l'art. 9 de la présente loi pour la durée pour laquelle ils ont été délivrés.

Section II. — *Des anciennes concessions*

Art. 103. — Les concessionnaires actuels ont le droit, en le demandant dans les deux années qui suivront la promulgation de la loi, d'obtenir par décret la réduction du périmètre de leurs mines, sous réserve de l'application de l'art. 36.

Le décret pourra refuser de comprendre dans la réduction des parties de gîte déjà exploitées.

Les créanciers hypothécaires ou privilégiés inscrits auront deux mois, à partir de la signification qui leur aura été faite par le concessionnaire, pour poursuivre la vente judiciaire de la mine totale; faute par eux d'avoir agi dans ce délai, leurs droits de privilège et d'hypothèques seront restreints au périmètre restant.

En cas de vente, le prix en est distribué judiciairement.

Art. 104. — Les redevances tréfoncières dues en vertu des actes de concession sont maintenues dans leurs règles et teneur.

Art. 105. — Le Ministre des Travaux publics fera procéder, dans les formes et conditions de l'art. 76, à l'annulation des concessions ayant fait retour à l'État après adjudications infructueuses.

S'il y avait sur l'une des concessions des créanciers inscrits, notification leur serait faite par la voie administrative pour que, dans le délai de deux mois, ils puissent provoquer l'adjudication prévue à l'art. 75.

SECTION III. — *Des anciennes minières*

Art. 106. — Le propriétaire d'une minière comprise dans le périmètre d'une concession de mine de même nature, instituée avant la promulgation de la présente loi, peut exploiter à ciel ouvert, sans travaux d'art, jusqu'à ce que le préfet ait décidé que les travaux ne peuvent être continués sans inconvénient pour l'exploitation de la mine. L'exploitation de la minière devra être arrêtée en tout cas dès que l'écoulement de l'eau ne s'opèrera plus d'une façon naturelle, permanente et par un travail à ciel ouvert.

Le propriétaire d'une mine, visée au paragraphe précédent, peut obtenir, s'il y est autorisé par un décret rendu en Conseil d'État, l'annexion de la minière établie sur les affleurements de ladite mine contre payement d'une indemnité à régler par les tribunaux civils, équivalente au bénéfice net de l'exploitation de la minière continuée jusqu'à la limite qui sera fixée par un arrêté du Préfet, en conformité du paragraphe précédent.

Les exploitations de minières prévues au présent article sont assimilées en ce qui concerne leur police et les pénalités qui s'y rapportent, aux carrières souterraines.

Art. 107. — Les propriétaires actuels de minières exploitées ou inexploitées, à ciel ouvert et souterraines, non situées dans le périmètre de concessions de mines de fer ont un droit de préférence pour obtenir, isolément ou associés entre eux, une concession pour les terrains dont ils sont propriétaires ou pour lesquels ils rapportent le consentement des propriétaires, en la demandant dans un délai de deux ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Le décret à intervenir dans les conditions du titre III rejette la demande si le demandeur n'a pas établi qu'il avait une minière dont il pouvait disposer.

TITRE XIV. — **Dispositions générales**

Art. 108. — La présente loi ne sera applicable à l'Algérie qu'avec les modifications que fixera le décret de promulgation.

Art. 109. — Des règlements d'administration publique détermineront les mesures nécessaires à l'application de la présente loi.

Art. 110. — A partir de la mise en vigueur de la présente loi, sont abrogés : 1° la loi du 21 avr. 1810 avec les modifications qni

y ont été introduites par les lois des 9 mai 1866, 27 juill. 1880, 23 juillet 1907;

2° La loi du 27 avr. 1838;

3° Les art. 1 et 4 de la loi du 17 juin 1840;

4° Les décrets des 18 nov. 1810, 6 mai 1811, 3 janv. 1813 (ce dernier modifié par l'art. 14 de la loi du 8 juill. 1890) et 14 janv. 1909;

5° Les ordonnances du 7 mars 1841 sur le sel; du 23 mai 1841 pour l'exécution de la loi du 27 avr. 1838, du 18 avr. 1842, du 26 mars 1843;

6° Les décrets du 11 février 1874 et 8 sept. 1899 sur les redevances;

7° Le décret du 25 sept. 1882;

et généralement toutes les dispositions des lois, décrets et ordonnances contraires à celles de la présente loi.

Toutefois, les décrets actuellement en vigueur sur la redevance proportionnelle seront appliqués jusqu'à leur abrogation par ceux qui doivent les remplacer.

...mparaison des tracés de ch. de fer : du ...G, (n°1) de la SOCIÉTÉ D'ÉTUDES, (n°2) et ...e la SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE (n°3)

Échelle de la carte : 1 : 3.000.000

Collo
Djidjelli
Philippeville
St Charles
Bône
la Calle
Morris
Zérizer
St Paul
Combes
Randon
O. Kebir
Bou-Hadjar
Duvivier
Medjez Sfa
O. Medjerda
Guelma
Seybouse
Nador (Zinc et Antimoine)
O. Melah
C. de Souk-Ahras
O. Cherp
CONSTANTINE
le Khroub
Medjenc
O. Medjerda
Kremis
Tifech
Sedrata
Sidi Bader
Souk Ahras
Quasta (Zinc)
Aïn Guettar
Mdaourouch
O. Mellègue
Sétif
Ouled Rahmoun
el Guerra
Djebel Ouenza (Fer et Cuivre)
O. Keberit
Mesloula (Plomb)
Clairfontaine
Djebel bou Kadra (Fer)
Aïn Beïda
O. Meskiana
O. Ksob
Morsott
Dyr (Phosphate)
Kissa Dibba (Phosphate)
Kouif (Phosphate)
Batna
Tebessa
Khanget el Mouhad (Fer)
Khenchela
Biskra
Djebel Ouk (Phosphate)
Bled el Akba (Phosphate)

LÉGENDE

Chemin de fer à voie normale existant	———
Chemin de fer à voie de 1m id.	+++++
Chemin de fer à traction électrique, et Chemin de fer minier (n°1)	▬▬▬
Chemin de fer de la Société d'Etudes, et raccord Sedrata Mdaourouch (n°2)	■■■■■
Chemin de fer de la Société concessionnaire des mines et prolongements Morris / Randon } Zérizer, Combes, Bou-Hadja (n°3)	-·-·-·-

Remontée

	N°1	N°2	N°3
...s wagons chargés de minerais	546m	392m,40	432m
... matériel vide	1134m,33	977m50	980m33
Rampes maxima	25m/m	10m/m	10m/m
Pentes maxima	25m/m	20m/m	20m/m
...oint culminant du Profil	872m	748m	916m

Bône 1,67
Bône 1,40
Combes 22
Duvivier 95
Medjez-Sfa 144
Bou-Hadjar 236
756
731
780
748
Souk-Ahras Tunnel
Col de Medjene
916
902
881
541
O. Medjerdah 582,50
860
872
885
Aïn-Guettar
Oued Keberit 747,80
630
Ouenza 540,90
O. Mellègue
Ouenza
Ouenza 600 586,50

N°2. Ligne de la Sté d'Etudes 193 km. (voie étroite de 1m)
Traction à la vapeur. Ligne exist.te 65 km. (voie large)
N°1. Traction élect. sur ligne existante 99 km.
Ch. de fer minier 34 km.
Ligne existante du B.G. 65 km. (voie large)
N°3. Ligne proposée par la Sté concessionn.re 121 km. (voie large)

...VASSET.

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE PREMIER

CHAPITRE II

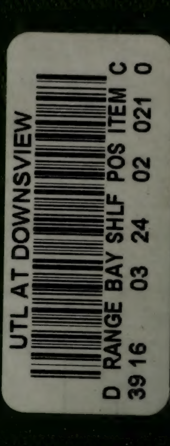
QUATRIÈME PARTIE

pages

La question de l'Ouenza après le 10 avril 1913. —

ANNEXES

PITHIVIERS. — IMP. PITHIVÉRIENNE. — 3476


UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 16 03 24 02 021 0